



# Nahverkehrsplan

## Landesbusnetz

Entwurf

Stand: September 2026



Zweckverband  
Personennahverkehr  
Saarland

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)

Vertretungsberechtigter: Landrat Sören Meng

Leiter der Geschäftsstelle: Achim Jesel

Körperschaft des öffentlichen Rechts

Am Hauptbahnhof 6-12

66111 Saarbrücken

Telefon 0681/9 48 20 – 0

E-Mail: [info@zps-online.de](mailto:info@zps-online.de)

### **Bearbeitung**

Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Redaktion: Markus Philipp

Jonas Sailer

Nico Werth

Jonas Kaiser

Lukas Peger

Saarbrücken, September 2026 (Entwurf)

## Vorwort

Ein leistungsfähiger Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) verbindet Menschen mit ihren Arbeitsplätzen, Bildungsangeboten, Versorgungseinrichtungen sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen. Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe und wirtschaftlicher Entwicklung.

Die vergangenen Jahre haben verdeutlicht, dass Verkehrsplanung zunehmend unter dynamischen Rahmenbedingungen erfolgt. Der fortschreitende Klimawandel erfordert eine konsequente Reduktion von Treibhausgasemissionen und einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Auch Migration und demografische Veränderungen führen zu neuen Mobilitätsbedürfnissen. Sie stellen Verkehrsplanung und Verkehrsunternehmen im Saarland vor die Aufgabe, Mobilität für eine heterogene Bevölkerung zugänglicher und verlässlicher zu gestalten. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die Gesellschaft und damit den ÖPNV zusätzlich nachhaltig geprägt. Veränderungen im Berufsverkehr, eine stärkere Verlagerung hin zu flexiblem Arbeiten sowie zeitweise rückläufige Fahrgastzahlen haben gezeigt, wie schnell sich Mobilitätsverhalten wandeln kann. Gleichzeitig wurde deutlich, wie wichtig ein verlässlicher und resilienter Nahverkehr für die Daseinsvorsorge ist – auch unter außergewöhnlichen gesellschaftlichen Bedingungen. Die seit Jahren laufende Sanierung der Straßen- und Schieneninfrastruktur wird den ÖPNV und uns alle auch in den folgenden Jahren vor weitere Herausforderungen stellen. Sperrungen, Umleitungen, Verspätungen und verkehrliche Veränderungen sind an der Tagesordnung, um unsere Infrastruktur zukunftsfähig zu machen und für alle zugänglich zu gestalten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde zudem ein bedeutender Schritt hin zu einem einfacheren und attraktiveren öffentlichen Verkehrssystem vollzogen. Die vereinfachte Tarifstruktur hat neue Nutzergruppen erschlossen und die Bedeutung eines leistungsfähigen, gut vernetzten Nahverkehrs verstärkt. Aus diesem positiven Impuls genauso wie aus gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen ergeben sich Anforderungen an Angebotsqualität, Kapazitäten und Finanzierung.

Moderne Verkehrsplanung muss im Angesicht dieser tiefgreifenden externen Einflüsse bestehen und ihnen Rechnung tragen. Der Nahverkehrsplan des Zweckverbands Personennahverkehr Saarland (ZPS), welcher am 02.12.2026 von der Verbandsversammlung beschlossen wurde, versteht sich als strategisches Grundgerüst für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV im Saarland, insbesondere des landesbedeutsamen Busverkehrs in der Aufgabenträgerschaft des ZPS.

So soll der ÖPNV zuverlässig, leistungsfähig und offen für Innovationen weiterentwickelt werden. Dieser Nahverkehrsplan bietet dafür Rahmen und Orientierung.

Sören Meng

Verbandsvorsteher des Zweckverbands Personennahverkehr Saarland

## Inhaltsverzeichnis

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Vorwort.....                                                                                   | 1  |
| Inhaltsverzeichnis.....                                                                        | 2  |
| Abbildungsverzeichnis.....                                                                     | 7  |
| Tabellenverzeichnis.....                                                                       | 9  |
| Abkürzungsverzeichnis.....                                                                     | 11 |
| Gender-Hinweis.....                                                                            | 13 |
| 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen.....                                                        | 14 |
| 1.1 Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes.....                                              | 14 |
| 1.1.1 Leitbild des Nahverkehrsplans.....                                                       | 15 |
| 1.2 Rechtliche Grundlagen.....                                                                 | 18 |
| 1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.....                           | 18 |
| 1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland.....                                              | 19 |
| 1.2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG).....                                                    | 19 |
| 1.2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....                                                | 19 |
| 1.2.2.3 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)..... | 20 |
| 1.2.2.4 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV).....                           | 21 |
| 1.2.2.5 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB).....                                      | 22 |
| 1.2.2.6 Clean Vehicles Directive (CVD).....                                                    | 22 |
| 1.2.3 Gesetze des Saarlandes.....                                                              | 23 |
| 1.2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG).....               | 23 |
| 1.2.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland).....                      | 25 |
| 1.2.3.3 Saarländisches Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz (STFLG).....                         | 25 |
| 1.2.3.4 Förderrichtlinien des Saarlandes für den ÖPNV.....                                     | 26 |
| 1.2.3.5 Allgemeine Vorschrift AusglVerbundtarif 2024.....                                      | 27 |
| 1.3 Planerische Grundlagen.....                                                                | 28 |
| 1.3.1 Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland.....                                        | 28 |
| 1.3.2 Landesplanerische Grundlagen: VEP ÖPNV Saarland.....                                     | 28 |
| 1.3.3 Sonstige landesplanerische Grundlagen.....                                               | 29 |
| 1.3.4 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Ebene der Landkreise.....                | 30 |
| 1.3.5 Grenzüberschreitende Planungen.....                                                      | 30 |
| 1.4 Organisatorische Grundlagen.....                                                           | 32 |
| 1.4.1 Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV).....      | 32 |
| 1.4.2 Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS).....                                      | 32 |
| 1.4.3 Aufgabenträger.....                                                                      | 33 |
| 1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen.....                                               | 34 |
| 1.4.5 Verbund der Verkehrsunternehmen.....                                                     | 34 |

|                                                                 |    |
|-----------------------------------------------------------------|----|
| 1.4.6 Verkehrsunternehmen.....                                  | 35 |
| 1.4.7 Fahrgäste.....                                            | 36 |
| 1.5 Finanzielle Grundlagen.....                                 | 38 |
| 1.5.1 Bundesmittel .....                                        | 38 |
| 1.5.2 Landesmittel .....                                        | 38 |
| 1.5.3 Eigene Mittel .....                                       | 39 |
| 1.5.4 Nutzerfinanzierung.....                                   | 39 |
| 2. Bestandsanalyse .....                                        | 40 |
| 2.1 Strukturdaten.....                                          | 40 |
| 2.1.1 Lage, Fläche und Siedlungsstruktur .....                  | 40 |
| 2.1.2 Bevölkerungsstruktur .....                                | 43 |
| 2.1.3 Mobilitätsverhalten im Saarland .....                     | 47 |
| 2.1.3.1 Modal Split 2023.....                                   | 48 |
| 2.1.3.2 Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg .....  | 49 |
| 2.1.3.3 Allgemeine Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region.....   | 51 |
| 2.1.3.4 Ticketnutzung im ÖPNV .....                             | 52 |
| 2.1.3.5 Hindernisse und Probleme bei der Nutzung des ÖPNV ..... | 53 |
| 2.1.4 Motorisierter Individualverkehr .....                     | 54 |
| 2.1.4.1 Straßeninfrastruktur .....                              | 57 |
| 2.1.5 Arbeitsplatzstruktur .....                                | 59 |
| 2.1.6 Pendler .....                                             | 65 |
| 2.1.7 Schüler, Auszubildende und Studierende.....               | 72 |
| 2.1.8 Hochschulen und Universitäten.....                        | 73 |
| 2.1.9 Touristische Ziele von landesweiter Bedeutung .....       | 75 |
| 2.1.9.1 Touristische Kennzahlen .....                           | 76 |
| 2.1.9.2 Tourismusschwerpunkte.....                              | 77 |
| 2.2 Schienenverkehr im Saarland.....                            | 79 |
| 2.2.1 Schieneninfrastruktur .....                               | 79 |
| 2.2.1.1 Bahnstationen .....                                     | 79 |
| 2.2.1.2 Streckenreaktivierungen .....                           | 82 |
| 2.2.1.3 Bahnhofsentwicklungsprogramm.....                       | 84 |
| 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr .....                          | 85 |
| 2.2.2.1 Regionalexpress.....                                    | 88 |
| 2.2.2.2 Regional- und S-Bahnen .....                            | 88 |
| 2.2.2.3 Stadtbahn .....                                         | 90 |
| 2.2.2.4 Grenzüberschreitende Schienenverkehre.....              | 90 |
| 2.3 Busverkehr im Saarland .....                                | 92 |
| 2.3.1 Netzhierarchie.....                                       | 92 |

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| 2.3.2 Landesbusnetz.....                                      | 92  |
| 2.3.2.1 PlusBus .....                                         | 93  |
| 2.3.2.2 ExpressBus .....                                      | 98  |
| 2.3.2.3 RegioBus.....                                         | 100 |
| 2.3.2.4 Nachtbus .....                                        | 102 |
| 2.3.2.5 Moselle-Saar-Linien.....                              | 104 |
| 2.3.2.6 Linienbündelung und Laufzeiten im Landesbusnetz ..... | 105 |
| 2.3.2.7 Verkehre mit dem Großherzogtum Luxemburg .....        | 105 |
| 2.3.3 Lokaler Busverkehr .....                                | 107 |
| 2.3.3.1 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre.....                       | 109 |
| 2.3.3.2 On-Demand Verkehre und Bürgerbusse.....               | 110 |
| 2.3.4 Fernbuslinien .....                                     | 111 |
| 2.3.5 Qualität im Landesbusnetz.....                          | 112 |
| 2.3.5.1 Angebotsqualität.....                                 | 112 |
| 2.3.5.2 Beförderungsqualität .....                            | 112 |
| 2.3.5.3 Ausbau und Ausstattung von Haltestellen.....          | 114 |
| 2.3.5.4 Fahrgastinformation.....                              | 117 |
| 2.3.5.5 Durchführung eines Qualitätscontrollings.....         | 120 |
| 2.3.6 Tarif .....                                             | 120 |
| 2.3.6.1 saarVV .....                                          | 120 |
| 2.3.6.2 Angrenzende Tarife, Übergangstarife .....             | 123 |
| 2.3.6.3 Haustarife innerhalb des saarVV .....                 | 123 |
| 2.3.6.4 Semesterticket.....                                   | 123 |
| 2.3.6.5 Sonstige Tarife und Angebote .....                    | 123 |
| 2.3.7 Marketing / Kommunikation.....                          | 124 |
| 2.3.7.1 Digitale Informationsplattformen .....                | 124 |
| 2.3.7.2 Printprodukte .....                                   | 125 |
| 2.3.7.3 Marketing im und am Fahrzeug .....                    | 126 |
| 2.3.7.4 Sonder- und Schwerpunktaktionen .....                 | 128 |
| 3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil.....                    | 130 |
| 3.1 Gesetzliche Anforderungen .....                           | 131 |
| 3.1.1 Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz .....             | 131 |
| 3.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....                 | 131 |
| 3.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr.....    | 132 |
| 3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente .....                | 136 |
| 3.2.1 Landesentwicklungsplan .....                            | 136 |
| 3.2.2 Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland .....            | 137 |
| 3.2.3 Elektromobilitätskonzept Saarland .....                 | 140 |

|                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------|-----|
| 3.2.4 Tourismusstrategie 2035.....                                  | 141 |
| 3.2.5 Modellregion integrierte Mobilität Saarland .....             | 142 |
| 3.2.6 Aussagen anderer NVP .....                                    | 143 |
| 3.2.7 Radverkehrswegeplan Saarland 2025 .....                       | 144 |
| 3.3 Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV .....                       | 145 |
| 3.3.1 Hierarchische Netzgliederung .....                            | 145 |
| 3.3.2 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen .....                   | 146 |
| 3.3.3 Erschließungs- und Bedienungsstandards Landesbusnetz .....    | 149 |
| 3.3.3.1 PlusBus .....                                               | 150 |
| 3.3.3.2 ExpressBus .....                                            | 151 |
| 3.3.3.3 RegioBus .....                                              | 152 |
| 3.3.3.4 Nachtbus .....                                              | 152 |
| 3.3.3.5 Internationale Buslinien .....                              | 153 |
| 3.4 Qualitätskriterien im Landesbusnetz .....                       | 155 |
| 3.4.1 Fahrzeuge.....                                                | 155 |
| 3.4.1.1 Clean Vehicles Directive.....                               | 158 |
| 3.4.2 Personal.....                                                 | 160 |
| 3.4.3 Sozialstandards .....                                         | 161 |
| 3.4.4 Betrieb .....                                                 | 161 |
| 3.4.5 Kundendialog .....                                            | 162 |
| 3.4.6 Vertragssteuerung und Evaluation .....                        | 163 |
| 3.4.7 Haltestellen .....                                            | 163 |
| 3.4.8 Barrierefreie Infrastruktur im ÖPNV.....                      | 166 |
| 3.4.8.1 Sonderfall Außerorts-Haltestellen .....                     | 169 |
| 3.4.9 Vertriebsorganisation .....                                   | 172 |
| 3.4.10 Kundenkommunikation und Marketing .....                      | 173 |
| 4 Mängelanalyse und Prüfaufträge .....                              | 175 |
| 4.1 Analyse Bestandsnetz .....                                      | 176 |
| 4.1.1 Aufwertung von RegioBus-Linien zum PlusBus-Standard .....     | 176 |
| 4.1.2 Verbesserung der Anschlussqualität am ITF-Knoten Wadern ..... | 176 |
| 4.1.3 Optimierung des landweiten Nachtbusangebotes .....            | 177 |
| 4.1.4 Ausrichtung der Beförderungskapazität an Nachfrage .....      | 177 |
| 4.1.5 Überführung der Linie R7 in lokale Aufgabenträgerschaft ..... | 178 |
| 4.2 Analyse potenzieller neuer Landesbuskorridore .....             | 179 |
| 4.2.1 ExpressBus.....                                               | 181 |
| 4.2.2 Neuerschließung Korridor Illingen – St. Ingbert.....          | 183 |
| 4.3 Anpassung Landesbusnetz an SPNV.....                            | 185 |
| 4.4 Infrastruktur .....                                             | 187 |

|                                                                 |     |
|-----------------------------------------------------------------|-----|
| 4.4.1 Haltestellenmast .....                                    | 187 |
| 4.4.2 Barrierefreier Haltestellenausbau .....                   | 187 |
| 4.4.3 Außerorts-Haltestellen .....                              | 188 |
| 4.4.4 Mobilitätsstationen .....                                 | 189 |
| 4.5 Internationale Busverkehre .....                            | 190 |
| 4.5.1 Luxemburg .....                                           | 190 |
| 4.5.2 Frankreich .....                                          | 190 |
| 4.6 Elektromobilität im Landesbusnetz .....                     | 192 |
| 4.7 Anbindung landesbedeutsamer POI .....                       | 193 |
| 4.7.1 Anbindung touristischer POI .....                         | 193 |
| 4.7.2 Anbindung von Hochschulstandorten ans Landesbusnetz ..... | 194 |
| 5 Umsetzungsstrategie .....                                     | 195 |

## Abbildungsverzeichnis

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Abbildung 1:</b> Unterteilung des Saarlandes in Kreise und Gemeinden .....                           | 40  |
| <b>Abbildung 2:</b> Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland .....                  | 42  |
| <b>Abbildung 3:</b> Bevölkerungsstand Saarland 1958-2025 .....                                          | 43  |
| <b>Abbildung 4:</b> Bevölkerungspyramide Saarland .....                                                 | 44  |
| <b>Abbildung 5:</b> Bevölkerungsvorausberechnung bis 2070 .....                                         | 45  |
| <b>Abbildung 6:</b> Veränderung der Bevölkerungszahl je Landkreis 2021-2045 .....                       | 46  |
| <b>Abbildung 7:</b> Bevölkerungsvorausberechnung bis 2050 Großregion (LUX, F, SL, RLP) .....            | 47  |
| <b>Abbildung 8:</b> MiD-Ergebnispräsentation bundesweiter Vergleich .....                               | 48  |
| <b>Abbildung 9:</b> MiD-Ergebnispräsentation Kurzbericht Saarland.....                                  | 49  |
| <b>Abbildung 10:</b> Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg nach Raumtyp.....                 | 50  |
| <b>Abbildung 11:</b> Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg nach Altersgruppen.....           | 50  |
| <b>Abbildung 12:</b> Entfernung Wohnort - Arbeitsstätte .....                                           | 51  |
| <b>Abbildung 13:</b> Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region nach Raumtyp.....                            | 51  |
| <b>Abbildung 14:</b> Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region nach Altersgruppe .....                      | 52  |
| <b>Abbildung 15:</b> Üblicherweise genutzte ÖPNV -Fahrscheinart .....                                   | 53  |
| <b>Abbildung 16:</b> Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrscheinart nach Altersgruppen.....                  | 53  |
| <b>Abbildung 17:</b> Hindernisse bei der Nutzung des ÖPNV .....                                         | 54  |
| <b>Abbildung 18:</b> Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner Saarland/BRD .....                                  | 55  |
| <b>Abbildung 19:</b> Pkw-Bestand Saarland 2014-2025.....                                                | 55  |
| <b>Abbildung 20:</b> Pkw-Bestand je 1000 Einwohner je Landkreis .....                                   | 56  |
| <b>Abbildung 21:</b> Fahrzeugbestand nach Antriebsart 2020/2025.....                                    | 57  |
| <b>Abbildung 22:</b> Erwerbstätige je Gewerbesektor 2024 .....                                          | 61  |
| <b>Abbildung 23:</b> Pendler Landkreis Merzig-Wadern.....                                               | 66  |
| <b>Abbildung 24:</b> Pendler Regionalverband Saarbrücken.....                                           | 66  |
| <b>Abbildung 25:</b> Pendler Landkreis Saarlouis .....                                                  | 67  |
| <b>Abbildung 26:</b> Pendler Saarpfalz-Kreis .....                                                      | 67  |
| <b>Abbildung 27:</b> Pendler Landkreis St. Wendel.....                                                  | 68  |
| <b>Abbildung 28:</b> Pendler Landkreis Neunkirchen .....                                                | 68  |
| <b>Abbildung 29:</b> Grenzgängerströme aus der Großregion .....                                         | 71  |
| <b>Abbildung 30:</b> Fahrgastbewegungen an den zehn wichtigsten Bahnstationen im Saarland<br>2024 ..... | 80  |
| <b>Abbildung 31:</b> Bahnhofsentwicklungsprogramm .....                                                 | 85  |
| <b>Abbildung 32:</b> Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2025.....                 | 86  |
| <b>Abbildung 33:</b> Liniennetzkarte Saarland Stand Fahrplan 2025 .....                                 | 87  |
| <b>Abbildung 34:</b> Landesbusnetz Saarland (ohne N-Linien) .....                                       | 93  |
| <b>Abbildung 35:</b> Nachtbuslinien Saarland .....                                                      | 104 |

|                                                                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Abbildung 36:</b> Werbeplakat flitsaar im Saarpfalz-Kreis .....                                                          | 111 |
| <b>Abbildung 37:</b> A-Fahrzeug des Typs MAN 12C von Saar-Mobil.....                                                        | 113 |
| <b>Abbildung 38:</b> Beispiel einer Mehrzweckfläche und Klapprampe im Fahrzeug.....                                         | 114 |
| <b>Abbildung 39:</b> Beispiele verschiedene Haltestellenmasten im saarländischen ÖPNV.....                                  | 115 |
| <b>Abbildung 40:</b> Beispiel einer nicht barrierefrei ausgebauten Haltestelle im Landesbusnetz im Minimalausbau .....      | 116 |
| <b>Abbildung 41:</b> Vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestelle .....                                                  | 116 |
| <b>Abbildung 42:</b> Dynamischer Fahrgast-Informationsanzeiger (DFI).....                                                   | 118 |
| <b>Abbildung 43:</b> TFT-Monitor im Fahrzeug mit Marketing-Einblendung .....                                                | 118 |
| <b>Abbildung 44:</b> Screenshot Fahrplanauskunft saarfahrplan-App .....                                                     | 119 |
| <b>Abbildung 45:</b> Beispielhafter Ausschnitt Wabenplan saarVV .....                                                       | 121 |
| <b>Abbildung 46:</b> Beispiel eines ehemaligen Faltfahrplans .....                                                          | 126 |
| <b>Abbildung 47:</b> Fahrplanbuch 2025 Saarpfalz-Kreis .....                                                                | 126 |
| <b>Abbildung 48:</b> Informationsplakat im Fahrzeug .....                                                                   | 127 |
| <b>Abbildung 49:</b> Fahrzeug-Branding mit PlusBus-Werbung .....                                                            | 127 |
| <b>Abbildung 50:</b> Merchandising-Produkte Wollmütze, Werkzeug-Kit und Wasserwage für den flitsaar im Saarpfalz-Kreis..... | 128 |
| <b>Abbildung 51:</b> Merchandising-Plakat des Saarpfalz-Kreises zum Deutschland-Ticket .....                                | 129 |
| <b>Abbildung 52:</b> Motive einer Marketing-Kampagne mit Tiermotiven für Plus- und ExpressBus des ZPS .....                 | 129 |
| .....                                                                                                                       | 129 |
| <b>Abbildung 53:</b> Verbindungen im Landesnetz nach VEP ÖPNV 2021 .....                                                    | 138 |
| <b>Abbildung 54:</b> Reallabortypen Modellregion Saarland .....                                                             | 142 |
| <b>Abbildung 55:</b> ioki-Analyse DB Modellregion Saarland .....                                                            | 143 |
| <b>Abbildung 56:</b> Logo und Gestaltungsbeispiel für Mobilitätsstationen im Saarland .....                                 | 148 |
| <b>Abbildung 57:</b> PlusBus-Logo .....                                                                                     | 150 |
| <b>Abbildung 58:</b> ExpressBus-Logo.....                                                                                   | 151 |
| <b>Abbildung 59:</b> Langfristige Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den landesweiten Nachtbuslinien.....                   | 153 |
| <b>Abbildung 60:</b> Beispiel für Mastausleger saarVV-Haltestelle: H-Schild und Linien-Beschriftung .....                   | 165 |
| <b>Abbildung 61:</b> Bereits aufgestellter Mast.....                                                                        | 166 |

## Tabellenverzeichnis

|                                                                                                        |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tabelle 1:</b> Mindestbeschaffungsquoten sauberer Fahrzeuge bei Fahrzeugneuanschaffungen .....      | 23  |
| <b>Tabelle 2:</b> Bevölkerungszahlen der Landkreise im Saarland.....                                   | 41  |
| <b>Tabelle 3:</b> Verkehrsstärken auf saarländischen Autobahnen .....                                  | 58  |
| <b>Tabelle 4:</b> Verkehrsstärke auf saarländischen Bundesstraßen .....                                | 58  |
| <b>Tabelle 5:</b> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Saarland.....                              | 60  |
| <b>Tabelle 6:</b> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je Landkreis.....                          | 60  |
| <b>Tabelle 7:</b> Die 44 größten privatwirtschaftlichen Unternehmen des Saarlandes.....                | 61  |
| <b>Tabelle 8:</b> Kliniken im Saarland .....                                                           | 65  |
| <b>Tabelle 9:</b> Ein- und Auspendler je Landkreis.....                                                | 69  |
| <b>Tabelle 10:</b> Pendler je Landkreis von und nach Rheinland-Pfalz .....                             | 70  |
| <b>Tabelle 11:</b> Anzahl Schulen und Schüler im Schuljahr 2024/25 .....                               | 72  |
| <b>Tabelle 12:</b> Studierendenzahlen des Saarlandes im Wintersemester 2024/25.....                    | 73  |
| <b>Tabelle 13:</b> Wohnorte der Studierenden .....                                                     | 74  |
| <b>Tabelle 14:</b> Ankünfte und Übernachtungen je Landkreis 2024.....                                  | 76  |
| <b>Tabelle 15:</b> Barrierefreiheit an Bahnstationen .....                                             | 80  |
| <b>Tabelle 16:</b> Produktkategorien SPNV .....                                                        | 86  |
| <b>Tabelle 17:</b> Kennzahlen PlusBus .....                                                            | 97  |
| <b>Tabelle 18:</b> Kennzahlen ExpressBus .....                                                         | 100 |
| <b>Tabelle 19:</b> Fahrtauslastung der X-Linien 2022 - 2026.....                                       | 100 |
| <b>Tabelle 20:</b> Kennzahlen Landesbuslinien ohne PlusBus-Zertifizierung .....                        | 102 |
| <b>Tabelle 21:</b> Kennzahlen Nachtbus .....                                                           | 102 |
| <b>Tabelle 22:</b> Linienbündel und Laufzeiten im Landesbusnetz .....                                  | 105 |
| <b>Tabelle 23:</b> Saar-Lux-Bus-Linien .....                                                           | 106 |
| <b>Tabelle 24:</b> Fahrtenanzahl Luxembourg-Saarbrücken-Express .....                                  | 107 |
| <b>Tabelle 25:</b> Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an §3 ÖPNVG Saarland (Ziele)..... | 133 |
| <b>Tabelle 26:</b> Anforderungen an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien.....                  | 138 |
| <b>Tabelle 27:</b> Raumordnerische Siedlungsachsen .....                                               | 145 |
| <b>Tabelle 28:</b> Wichtige Verknüpfungspunkte im Landesbusnetz .....                                  | 147 |
| <b>Tabelle 29:</b> Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Fahrzeugdimensionierung .....      | 155 |
| <b>Tabelle 30:</b> Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Fahrzeugalter .....                | 156 |
| <b>Tabelle 31:</b> Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Kriterienkatalog.....              | 156 |
| <b>Tabelle 32:</b> Vorschläge Gutachten "Infrastrukturkonzept E-Busse im saarländischen ÖPNV" .....    | 159 |

|                                                                                                             |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <b>Tabelle 33:</b> Qualitätsanforderungen Personal Landesbusnetz .....                                      | 160 |
| <b>Tabelle 34:</b> Qualitätsanforderungen Sozialstandards Landesbusnetz .....                               | 161 |
| <b>Tabelle 35:</b> Qualitätsanforderungen Haltestellen Landesbusnetz .....                                  | 164 |
| <b>Tabelle 36:</b> Qualitätsanforderungen Barrierefreiheit Landesbusnetz .....                              | 167 |
| <b>Tabelle 37:</b> Prüfung der Barrierefreiheit an Außerortshaltestellen im Landesbusnetz .....             | 169 |
| <b>Tabelle 38:</b> Qualitätsanforderungen Vertrieb im Landesbusnetz .....                                   | 172 |
| <b>Tabelle 39:</b> Punktesystem Analyse VEP-Standards .....                                                 | 179 |
| <b>Tabelle 40:</b> Ergebnis Analyse VEP-Standards .....                                                     | 180 |
| <b>Tabelle 41:</b> Fahrgastzahlen ExpressBus zum Bürgerfest „Tag der deutschen Einheit“ 2025<br>.....       | 182 |
| <b>Tabelle 42:</b> Anpassungsbedarf von Landesbuslinien an zukünftigen S-Bahn-<br>Verknüpfungspunkten ..... | 185 |
| <b>Tabelle 43:</b> Prüfaufträge für das Landesbusnetz .....                                                 | 195 |
| <b>Tabelle 44:</b> Gesamtmittel Geschäftsstelle ZPS .....                                                   | 196 |

## Abkürzungsverzeichnis

|         |                                                                                            |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| AEG     | Allgemeines Eisenbahngesetz                                                                |
| ALT     | Anruf-Linien-Taxi                                                                          |
| AST     | Anruf-Sammel-Taxi                                                                          |
| AStA    | Allgemeiner Studierendenausschuss                                                          |
| ASW     | Akademie der Saarlwirtschaft gGmbH                                                         |
| AT      | Aufgabenträger                                                                             |
| B+R     | Bike and Ride                                                                              |
| BOKraft | Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr                    |
| BVWP    | Bundesverkehrswegeplan                                                                     |
| CVD     | Clean Vehicles Directive                                                                   |
| DB      | Deutsche Bahn AG                                                                           |
| DFI     | Dynamische Fahrgastinformation                                                             |
| DTVG    | Deutschlandtarifverbund GmbH                                                               |
| EC      | EuroCity                                                                                   |
| EU      | Europäische Union                                                                          |
| GVFG    | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland                                               |
| GWB     | Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen                                                     |
| HBK     | Hochschule der Bildende Künste Saar                                                        |
| HP      | Haltepunkt                                                                                 |
| HVZ     | Hauptverkehrszeit                                                                          |
| IC      | Intercity-Zug                                                                              |
| ICE     | Intercity-Express                                                                          |
| ITF     | Integraler Taktfahrplan                                                                    |
| Kfz     | Kraftfahrzeug                                                                              |
| KVS     | Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH                                                       |
| LEP TA  | Landesentwicklungsplan Teilabschnitt                                                       |
| MDV     | Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH                                                       |
| MiD     | Mobilität in Deutschland                                                                   |
| MIV     | Motorisierter Individualverkehr                                                            |
| MUKMAV  | Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz                      |
| NMIV    | Nichtmotorisierter Individualverkehr                                                       |
| NMOB    | Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland                            |
| NVG     | Neunkircher Verkehrs GmbH                                                                  |
| NVP     | Nahverkehrsplan                                                                            |
| ÖDA     | Öffentlicher Dienstleistungsauftrag                                                        |
| ÖPNV    | Öffentlicher Personennahverkehr                                                            |
| ÖPNVG   | Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland                                |
| ÖSPV    | Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr                                                     |
| P+R     | Park and Ride                                                                              |
| PBefG   | Personenbeförderungsgesetz                                                                 |
| Pkw     | Personenkraftwagen                                                                         |
| POI     | Point of Interest                                                                          |
| RB      | Regionalbahn                                                                               |
| RE      | Regional-Express                                                                           |
| RegG    | Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) |
| RGTR    | Régime Général des Transports Routiers                                                     |
| RNN     | Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH                                                         |

|       |                                                                                                  |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SNCF  | Société nationale des chemins de fer français                                                    |
| SNS   | Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH                                                           |
| SPNV  | Schienenpersonennahverkehr                                                                       |
| STFLG | Saarländisches Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz                                                |
| SVB   | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte                                                        |
| TFT   | Thin-Film-Transistor (dt: Dünnschichttransistor)                                                 |
| UdS   | Universität des Saarlandes                                                                       |
| VEP   | Verkehrsentwicklungsplan                                                                         |
| VGS   | Verkehrsmanagement Gesellschaft Saar mbH                                                         |
| VgV   | Vergabeverordnung                                                                                |
| VMW   | Verkehrsgesellschaft Merzig-Wadern mbH                                                           |
| VO    | Verordnung                                                                                       |
| VRN   | Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH                                                                |
| VRT   | Verkehrsverbund Region Trier                                                                     |
| VVB   | Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH                                                                 |
| ZOB   | Zentraler Omnibusbahnhof                                                                         |
| ZPRS  | Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des<br>Regionalverbandes Saarbrücken |
| ZPS   | Zweckverband Personennahverkehr Saarland                                                         |

## **Gender-Hinweis**

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit eine einheitliche Geschlechtsform verwendet. Diese ist nicht als Ausschluss anderer Geschlechter zu verstehen, sondern bezieht sich auf alle Menschen unabhängig von Geschlechtsidentität, Geschlechtsausdruck oder körperlichen Merkmalen. Die Entscheidung für eine einheitliche Geschlechtsform in dieser Arbeit stellt eine pragmatische sprachliche Vereinfachung dar und ist nicht als normative Setzung zu verstehen. Die Autorenschaft dieses Dokuments ist sich bewusst, dass Geschlecht nicht isoliert wirkt, sondern mit anderen sozialen Kategorien wie Herkunft, Klasse, oder sexueller Orientierung verbunden ist und dass Sprache bestehende Machtverhältnisse sowohl sichtbar machen, reproduzieren und sogar verstärken kann. Dieser Text strebt an, diese Zusammenhänge mitzudenken, auch wenn dies sprachlich nicht durchgehend abgebildet wird.

# 1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1 Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Ein Nahverkehrsplan (NVP) dient den Aufgabenträgern des ÖPNV auf ihrem Gebiet als zentrales Planungs- und Ordnungsinstrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen bei der bedarfsgerechten Fortentwicklung des ÖPNV sowie als genehmigungs- und wettbewerbsrechtliche Grundlage. Die Zuständigkeiten und Inhalte zur Aufstellung des NVP sind gesetzlich weitreichend vorgegeben (siehe [Kapitel 1.2](#)).

### **Funktion des Aufgabenträgers „Zweckverband Personennahverkehr Saarland“ (ZPS)**

Üblicherweise ist ein Landkreis der Aufgabenträger für den ÖPNV in seinem Gebiet (siehe [Kapitel 1.4.3](#)). Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV des Saarlandes (VEP ÖPNV) definiert Bahn- und Busverbindungen mit landesweiter Bedeutung, die zwischen zentralen Orten im Saarland verlaufen und in der Regel das Gebiet mehrerer Aufgabenträger durchfahren. Das Saarland, aktuell vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV) ist Aufgabenträger für den Nahverkehr auf der Schiene (SPNV = Schienenpersonennahverkehr). Landesweit bedeutsame Verbindungen, auf denen eine Anbindung über das Schienennetz fehlt, werden durch das Landesbusnetz abgedeckt, für welches nach ÖPNVG<sup>1</sup> der ZPS als Verbund der Aufgabenträger zuständig ist. Die wesentlichen Aufgaben bestehen dabei in der „[...] Planung, Organisation und Ausgestaltung des im Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes definierten landesweiten ÖPNV-Netzes im Straßenpersonennahverkehr [...]“<sup>2</sup>.

Dieser Nahverkehrsplan definiert die Linien des Landesbusnetzes und kommt der gesetzlichen Anforderung zur Formulierung des öffentlichen Verkehrsinteresses für diese Linien nach.

Insbesondere durch den demographischen Wandel sowie die gesellschaftliche, wirtschaftliche und touristische Weiterentwicklung kommt es zu strukturellen Verschiebungen, die wiederum veränderte Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung mit sich bringen. Die wesentliche Aufgabe des NVP besteht darin, strukturelle Entwicklungen zu erkennen und aufzunehmen sowie planerische Lösungen für die notwendige Anpassung des Angebotes im öffentlichen Nahverkehr zu definieren. Dabei ist es unerheblich, ob die öffentlichen Mobilitätsangebote für die vor Ort lebenden Menschen oder für Einpendelnde und Gäste durch private oder öffentliche Unternehmen erbracht werden.

Nach § 11 Absatz 7 des ÖPNVG muss hierzu der Nahverkehrsplan spätestens alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. Der NVP des ZPS lag bisher nur als Entwurf vor (zuletzt 2005). Beschlüsse der Verbandsversammlung treten punktuell an seine Stelle. Mit der vorliegenden Fassung wird erstmals ein eigener NVP für das Landesbusnetz beschlossen. Inhalte zum Thema SPNV ergänzen den NVP rein nachrichtlich und sind nicht Teil der Beschlussfassung bzw. Rechtswirksamkeit dieses NVP.

Die Harmonisierung der Strukturen und Interessen im saarländischen ÖPNV und die damit einhergehende Abstimmung mit dem „Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV des Saarlandes“ sowie den gültigen Nahverkehrsplänen der anderen saarländischen Aufgabenträger ist ein wichtiges Ziel dieses NVP des ZPS.

<sup>1</sup> Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland vom 30. November 2016

<sup>2</sup> Quelle: ÖPNVG Saarland §6 (1)

Der vorliegende NVP betrachtet somit insbesondere die im Rahmen der Zuständigkeit des ZPS als Aufgabenträger liegenden Linien. Ein Ausbau zu einem integrativen Landesnahverkehrsplan unter Einbeziehung des SPNV und weiterer Mobilitätsformen ist für die kommenden Jahre geplant und von gesetzlichen strukturellen Rahmenänderungen abhängig.

### 1.1.1 Leitbild des Nahverkehrsplans

Das Leitbild bildet die strategische Grundlage des Nahverkehrsplans. Es beschreibt die übergeordneten Zielvorstellungen und Wertmaßstäbe für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV. Diese orientieren sich hauptsächlich am VEP ÖPNV, da dieser „... strategisch konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland sowie konkrete Planungen für den SPNV und das landesweite Busliniennetz“ vorgibt. Diese Ziele lauten:

- Einfacher Systemzugang
  - Verständlichkeit des Angebotes; barrierearmer Zugang
- Gleichberechtigte Teilhabe für alle (Inklusion)
  - Physische Barrierefreiheit; flächendeckende Zugänglichkeit und Erschließung
- Gute Erreichbarkeit
  - Konkurrenzfähige Reisezeit; Funktionierende Anschlüsse
- Vernetzter Umweltverbund
  - Unterstützung und Beratung bei der Implementierung multimodaler Angebote; die das Landesbusnetz berühren (Mobilitätsstationen etc.)
- Hohe Umweltqualität
  - Steigerung des Anteils emissionsfreier Fahrzeuge an der Verkehrsleistung auf Landesbuslinien
- Effizienter Ressourceneinsatz
  - Fairer Wettbewerb; nachhaltiger Einsatz von Finanzmitteln für Verkehrsleitungen
- Hohe Nutzerzufriedenheit
  - Hohe Verlässlichkeit in Form von Pünktlichkeit, Komfort und Sauberkeit; Einheitliche Informationsvermittlung
- Positives Image
  - Modernes Image, Gepflegtes Erscheinungsbild
- Hohe Sicherheit
  - Hohes Sicherheitsgefühl für Fahrgäste und Personal, geringe Unfallrate

Der Nahverkehrsplan des ZPS greift diese Ziele in Bezug auf die Weiterentwicklung des Landesbusnetzes auf. Aus den genannten Punkten des Leitbildes sind folgende grundsätzlichen Planungsziele abzuleiten:

- Der Öffentliche Straßen-Personen-Verkehr (ÖSPV) orientiert sich am übergeordneten Schienenverkehr und bildet mit den Linien des Schienen-Personennahverkehrs

(SPNV) ein in sich abgestimmtes Angebot in Form eines **integralen Taktfahrplans (ITF)**. Der ITF ist ein koordiniertes System von Fahrplänen verschiedener Verkehrsmittel (Bahn, Bus), die an wichtigen Knotenpunkten so aufeinander abgestimmt sind, dass Umstiege kurz und zuverlässig erfolgen, oft durch feste Taktzeiten und Symmetrieminuten<sup>3</sup>, um ein flächendeckendes, Mobilitätsangebot zu schaffen. Dies gilt insbesondere für das Landesbusnetz, welches mit dem SPNV-Netz ein saarländisches Gesamtnetz bildet.

- Die Strukturen des ÖSPV generieren ein hierarchisches Netz unter Berücksichtigung folgender Ebenen:
  - Linien des Landesbusnetzes (gemäß vorliegendem NVP PlusBus-, RegioBus-, ExpressBus- und landesweite Nachtbuslinien siehe [Kapitel 2.3.2](#)) auf Siedlungs- und Entwicklungsachsen von landesweiter Bedeutung als Ergänzung zum Schienenverkehr mit integralem Taktfahrplan;
  - Kreisbuslinien<sup>4</sup> auf wichtigen Erschließungsachsen im Kreisgebiet mit vertaktetem Grundangebot;
  - Stadt- und Ortsverkehre in Räumen verdichteter Nachfrage;
  - Ergänzungs- und Schülerverkehrslinien im Taktverkehr oder am Bedarf orientiert;
  - alternative Bedienungsformen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage.
- Auf wichtigen Linien und Achsen muss aus Gründen der Daseinsvorsorge und gemäß VEP ÖPNV des Saarlandes ein möglichst vertaktetes Angebot auch außerhalb der Hauptverkehrszeit vorgehalten werden.
- Der Aufbau einer barrierefreien Infrastruktur ist notwendig, um allen Menschen diskriminierungsfrei den Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen.
- Um möglichst vielen Menschen eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, ist eine Abstimmung und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Pkw, Fahrrad, Fußgänger, CarSharing etc.) anzustreben (Intermodalität).
- Der Schülerverkehr zu Grund- und weiterführenden Schulen muss in allen Gemeinden und Ortsteilen bedarfsgerecht gesichert sein. Landesbuslinien können hierzu in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern einen Beitrag leisten.
- Die frühzeitige Bereitstellung relevanter Informationen sowie eine nachvollziehbare Darstellung von Planungsprozessen und Maßnahmen fördern die Nachvollziehbarkeit, Akzeptanz und Nutzerorientierung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs.

---

<sup>3</sup> Symmetrieminute: Die Symmetrieminute ist eine charakteristische Kennzahl in Taktfahrplänen des öffentlichen Personenverkehrs. Zu diesem Zeitpunkt begegnet eine Fahrt in einem Taktfahrplan dem Gegenverkehr der gleichen Linie. Umsteigezeiten zwischen Linien mit identischen Symmetrieminuten sind stets in beiden Richtungen gleich.

<sup>4</sup> Kreisbuslinie: Linien in Aufgabenträgerschaft eines Landkreises mit wesentlicher Erschließungsfunktion für das Kreisgebiet (im Vergleich zu Gemeinde- oder Stadtbuss innerhalb einer Kommune)

- Die Sicherstellung einer hohen Qualität der Verkehrsleistungen stellt ein zentrales Ziel der ÖSPV-Planung dar. Neben einer bereits genannten hohen Verlässlichkeit des Angebots sind die kontinuierliche Gewährleistung von Sicherheit, Sauberkeit und Komfort, um den Anforderungen der Fahrgäste gerecht zu werden, essenziell. Durch die Festlegung verbindlicher Qualitätsstandards im Rahmen von Ausschreibungsverfahren wird ein einheitliches Mindestniveau der Verkehrsleistungen sichergestellt.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Der ÖPNV in Deutschland wird durch gesetzliche Vorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundesrepublik Deutschland sowie der einzelnen Bundesländer geregelt.

Mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes 1996 wurden die Landkreise als zuständige Aufgabenträger für den Busverkehr benannt. Die Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007, das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 12.10.2012 (zuletzt geändert am 11.04.2024) und das ÖPNV-Gesetz des Saarlandes vom 30. November 2016 (zuletzt geändert am 13.02.2019) bilden den zentralen Rechtsrahmen, nach dem die Aufgabenträger ihren ÖPNV gestalten. Im zurückliegenden Jahrzehnt wurden die Aufgabenträger durch diese grundlegende europaweite Transformation in der ÖPNV-Branche mit Regionalisierung und wettbewerblichen Vergabeverfahren vor neue, weitreichende Herausforderungen gestellt.

### 1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Unter einer Vielzahl von Verordnungen, die europaweit den Öffentlichen Verkehr vereinheitlichen und für gleichermaßen faire Wettbewerbsbedingungen sorgen sollen, kommt der VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 eine zentrale Bedeutung zu. Diese ist seit dem 03.12.2009 in Kraft und gilt in allen Mitgliedstaaten auf Straße und Schiene unmittelbar. Sie erfuhr im Jahre 2016 durch die VO (EU) 2016/2338 eine Ergänzung.

Die Verordnung regelt die Zulässigkeit finanzieller Ausgleichsleistungen seitens der öffentlichen Hand im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, sofern dieses der Verordnung entgegensteht. Die VO 1370/2007 unterscheidet zwischen kommerziellen (eigenwirtschaftlichen) und nicht kommerziellen (gemeinwirtschaftlichen) Verkehren. Sie ist ab dem 03.12.2009 zwingend anzuwenden, wenn öffentliche Verkehrsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu vergeben sind. Artikel 5 eröffnet dabei die Möglichkeiten einer Vergabe nach allgemeinen Vergaberichtlinien (Absatz 1), wettbewerblichen Vergabeverfahren (Absatz 3) und Direktvergabeverfahren inklusive Inhouse-Vergabe (Absatz 2 und 4-6).

Bei Verkehrsleistungen, die ohne öffentliche Mittel betrieben werden und nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) vergeben werden (sog. „kommerzielle“ Verkehre), greift die Verordnung nicht unmittelbar. Die Verkehrsleistung ist auch dann als kommerziell anzusehen, wenn sie neben den Fahrgeldeinnahmen durch eine der folgenden Leistungen mitfinanziert wird:

- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG bzw. Nachfolgeregelung)
- Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Sozialgesetzbuch (SGB) IX § 228 Abs. 7) oder
- Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht nach Art. 9 Abs. 2 der VO 1370/2007.

Ziel dieser EU-Nahverkehrsordnung ist es, dass alle öffentlichen Mittel, die im Rahmen des ÖPNV fließen, transparent dargestellt sein müssen. Außerdem unterliegen alle Verkehre, für die öffentliche Ausgleichsleistungen gewährt werden, grundsätzlich einem Vergabeverfahren, sobald bestimmte Schwellenwerte überschritten sind. Hierbei finden zudem nationale Gesetzgebungen Anwendung (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung GWB und Vergabeverordnung VgV).

Gemäß Artikel 4 Absatz 6 der VO 1370/2007 kann der Aufgabenträger die Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten und legt diese in den Unterlagen im Vergabeverfahren (erstmals in der Vorabveröffentlichung im Supplement zum Amtsblatt der EU) und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen fest. Dafür bilden die in diesem NVP beschriebenen Qualitätsanforderungen eine wesentliche Grundlage. Ebenso werden im NVP mögliche Bündelungen von Linien für Vergabeverfahren festgelegt.

## **1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland**

### **1.2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)**

Das Regionalisierungsgesetz trat am 01.01.1996 in Kraft und regelt die Zuständigkeit für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zwischen dem Bund und den Bundesländern. Das Regionalisierungsgesetz legt die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als Aufgabe der Daseinsvorsorge fest und orientiert sich dabei auch an Grundgesetz Artikel 28, Absatz 2 festgelegten „...Bedürfnisse und Interessen, die in der örtlichen Gemeinschaft wurzeln oder auf sie einen spezifischen Bezug haben“. Das Grundgesetz definiert den Begriff der Daseinsvorsorge jedoch nicht, es beschreibt ihn als Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaften und gibt diesen Rahmenbedingungen vor. Das Regionalisierungsgesetz schafft durch seine Fortschreibung die Finanzierungsgrundlagen des Bundes, vor allem in Bezug auf die Sicherstellung des SPNV.

Durch Bereitstellung der sogenannten Regionalisierungsmittel an die Länder wird, in der aktuell gültigen Fassung bis zum Jahr 2031, die Finanzierungsgrundlage durch den Bund gewährleistet. Vor dem Hintergrund eingangs geschilderter Situation sind die Mittel jährlich aufgestockt worden. Seit 2024 steigen sie auf festgelegte 3% im Vergleich zum Vorjahreswert (RegG §5 (11)).

Die Zuständigkeit für den Fernverkehr auf der Schiene liegt nach wie vor beim Bund. Die Bundesländer sind zuständig für den SPNV und regeln durch eigene ÖPNV-Gesetze die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) innerhalb des Landes. Hierfür tragen sie auch die Finanzierungsverantwortung.

### **1.2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**

Die nationalen Regelungen zum Betreiben eines öffentlichen Verkehrs sind im PBefG in Einklang mit der VO (EG) 1370/2007 neu geregelt worden. Das novellierte PBefG trat zum 1. Januar 2013 in Kraft. Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Kraftfahrzeugen unterliegt den Vorschriften dieses Gesetzes.

Aussagen zum NVP finden sich überwiegend im § 8 (3) des Gesetzes. Das Gesetz bestimmt als Aufgabenträger die Länder und die von ihnen ernannten Behörden.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, eine ausreichende Bedienung durch den ÖPNV bereitzustellen. Die Anforderungen sollen in einem NVP beschrieben werden. Die wettbewerblichen Regelungen für gemeinwirtschaftliche Vergaben werden von der VO (EG) 1370/2007 vorgegeben. § 8 des PBefG legt außerdem fest, dass bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personen erreicht

werden sollte. Dieses Ziel bleibt Empfehlungen einschlägiger Fachleute auch nach Verstreichen der Frist bei nicht vollständiger Umsetzung bestehen (s. u. a. BARTH et al. in Verkehr & Technik 09/2022). Behindertenbeauftragte, Verbände und Beiräte sind deshalb zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes anzuhören. Einzelheiten regeln die Länder. Betroffen sind z. B. Haltestellen und Fahrzeuge (Omnibusse). Zeitliche Vorgaben und Maßnahmen müssen beachtet werden. Ausnahmen sind möglich, wenn sie im NVP benannt und begründet werden.

Neben den bisherigen Formen der Bedarfsverkehre (Taxen, Mietwagen) und der Linienverkehre (§ 42 und § 43 PBefG) werden im PBefG neu der Linienbedarfsverkehr (§ 44) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50) gestellt.

Beim Linienbedarfsverkehr handelt es sich um eine neue Form des Linienverkehrs, vergleichbar mit den bisherigen Anruf-Sammel-Taxi (AST)- oder Anruf-Linien-Taxi-Verkehren (ALT), die sich in der Zuständigkeit der Aufgabenträger befinden. Der Linienbedarfsverkehr dient der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines (vom AT) festgelegten Bediengebietes und festgelegter Bedienzeiten (auch On-Demand-Verkehr oder Ride-Pooling genannt). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des NVP, des ÖDA bzw. im Rahmen der Betrauung eines Eigenbetriebes zur Anwendung. Grundsätzlich bietet sich der Linienbedarfsverkehr vornehmlich bei zu erwartender geringer Fahrgastnachfrage, also für die Erschließung strukturschwacher Bereiche und für die Bedienung in Tagesrandlagen an.

Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Pkw, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken ausschließlich auf vorherige Bestellung ausgeführt werden. Bediengebiet ist die Gemeinde, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Der gebündelte Bedarfsverkehr ist kein Planungsgegenstand des NVP, da die Aufgabenträger bei diesen Bedarfsverkehren keine Zuständigkeit besitzen. Über diese Verkehre entscheidet bei Antragstellung die jeweilige Genehmigungsbehörde. Sie kann räumliche und zeitliche Beschränkungen aussprechen. Der gebündelte Bedarfsverkehr konkurriert aber nicht nur mit Taxen und Mietwagen, sondern auch mit dem aufgabenträgerinduzierten ÖPNV. Damit es dabei nicht zu unerwünschter Konkurrenz kommt, kann der NVP vorsorgen. Die örtlich zuständige Behörde kann z. B. für den gebündelten Bedarfsverkehr unmittelbar eine Obergrenze der zugelassenen Fahrzeuge festsetzen. Die Ermittlung der Fahrzeugobergrenze muss sich daran orientieren, ab welcher Zahl die Bedienform keinen Mehrwert mehr für den öffentlichen Verkehr erzeugt und das ausgewogene Nebeneinander aller Verkehrsformen im Bediengebiet gefährdet ist. Lenkende Aussagen sind auch bezüglich der Rückkehr zum Betriebssitz, der Anforderungen an den Abstellort, der Vorgaben zur Barrierefreiheit, der Emissionsstandards der Fahrzeuge und der Sozialstandards möglich. Der Aufgabenträger ist bei allen Genehmigungsanträgen zu gebündelten Bedarfsverkehren durch die Genehmigungsbehörde anzuhören und insbesondere bei der Festlegung einer Bündelungsquote und bei der Durchführung des Monitorings zu beteiligen.

### **1.2.2.3 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)**

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) regelt Anforderungen an den sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb von Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern und den Vorschriften des

Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) unterliegen. Die Verordnung wurde 1975 erlassen und zuletzt im Jahr 2021 geändert.

Zu den wesentlichen Regelungsbereichen gehören die Pflichten des Unternehmers und der Betriebsleitung, Anforderungen an das Fahr- und Betriebspersonal sowie Vorgaben für die Ausrüstung, Beschaffenheit und den sicheren Betrieb der eingesetzten Fahrzeuge. Der Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass die Vorschriften der BOKraft eingehalten werden, das Unternehmen ordnungsgemäß geführt wird und sich Fahrzeuge und Betriebsanlagen in einem vorschriftsmäßigen Zustand befinden. Zudem darf nur Personal eingesetzt werden, das für eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung befähigt und geeignet ist.

Für das Fahrpersonal enthält die BOKraft insbesondere Verhaltens- und Sorgfaltspflichten im Fahrdienst. Darüber hinaus bestehen konkrete Anforderungen an die technische Ausstattung und Sicherheit der Fahrzeuge sowie besondere Vorschriften für deren Untersuchung. Für den Linienverkehr enthält die Verordnung zudem Vorgaben zur Fahrgastinformation, beispielsweise zur Ankündigung von Haltestellen sowie zum Mitführen der geltenden Beförderungsentgelte, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne.

Weitere besondere Regelungen gelten unter anderem für den Taxen- und Mietwagenverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Verstöße gegen bestimmte Vorschriften der BOKraft können als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden.

Viele der in der BOKraft enthaltenen Anforderungen an einen sicheren und ordnungsgemäßen Betrieb werden in den Verkehrsverträgen der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen im saarländischen ÖPNV aufgegriffen und entsprechend den jeweiligen vertraglichen und betrieblichen Anforderungen konkretisiert.

#### **1.2.2.4 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV)**

Die VgV ist seit dem 18.04.2016 in Kraft und trifft nähere Bestimmungen über das einzuhaltende Verfahren bei der Vergabe öffentlicher Aufträge. Geändert wurde Sie zuletzt im Rahmen des Vergabebeschleunigungsgesetzes zum 1. Juli 2026. Die Verordnung verfolgt dabei das Ziel einer möglichst wirtschaftlichen Verwendung der Haushaltsmittel, indem der öffentliche Auftraggeber Sorge zu tragen hat, dass mit den zur Verfügung stehenden Mitteln sparsam umgegangen und gleichzeitig die Deckung des öffentlichen Bedarfs erreicht wird. In diesem Zusammenhang verfolgt die Verordnung auch das Ziel, Maßnahmen gegen Korruption und Kartellbildung zu treffen.

Inhaltlich gliedert sich die Verordnung in 3 Abschnitte, die wiederum mehrere Unterabschnitte enthalten. Abschnitt 1 befasst sich mit den allgemeinen Bestimmungen sowie den Bekanntmachungs- und Veröffentlichungsvorschriften. Inhaltlich bedeutet dies unter anderem den Gegenstand und Anwendungsbereich (§ 1) oder die Grundsätze der Bekanntmachung (§ 9). In Abschnitt 2 beschreibt der Gesetzestext die Möglichkeiten der Verfahrensart (offen, nicht offen, Verhandlungsverfahren, wettbewerblicher Dialog oder Innovationspartnerschaft) sowie die Voraussetzungen und Vorbereitungen für die Wahl des Verfahrens. Zu den Vorbereitungen gehören z. B. die Leistungsbeschreibung (§ 31) oder die technischen Anforderungen (§ 32). Im anschließenden Unterabschnitt 4 werden die Verfahrensschritte zur ordnungsgemäßen Veröffentlichung der Ausschreibung detailliert beschrieben. Abschließend werden in Abschnitt 3 Sonderregelungen für die Vergabe von sozialen und anderen besonderen Dienstleistungen (z. B. Arbeitsmarktdienstleistungen) behandelt.

In Zusammenhang mit diesem NVP wird es voraussichtlich im Anschluss an die beschriebenen Prüfaufträge in [Kapitel 4](#) zu Vergabeverfahren von Linien(-bündeln) beziehungsweise punktueller Zubestellungen im Busbereich kommen. Entsprechende Vorgaben zur Durchführung dieser Vergaben sind der VgV sowie weiteren Verordnungen und Gesetzestexten zu entnehmen.

#### **1.2.2.5 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB)**

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) dient dem freien, ungehinderten und funktionsfähigen Wettbewerb aller Marktteilnehmer. Es enthält den zentralen Ordnungsrahmen des deutschen Kartell- und Wettbewerbsrechts und schützt die Marktteilnehmenden vor wettbewerbsbeschränkenden Vereinbarungen.

Schwerpunkte des GWB sind die Kartellbekämpfung, die Missbrauchsaufsicht über marktbeherrschende und marktstarke Unternehmen sowie die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (Fusionen). Es trat 1958 in Kraft und wurde zuletzt im November 2023 novelliert. Die Novelle verleiht dem Bundeskartellamt deutlich schärfere Eingriffsbefugnisse, um strukturierte Wettbewerbsstörungen und Marktmacht auch unabhängig von konkreten Gesetzesverstößen bekämpfen zu können.

#### **1.2.2.6 Clean Vehicles Directive (CVD)**

Am 20. Juni 2019 hat das Europäische Parlament die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge erlassen. Diese Richtlinie macht mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors (Klimaneutralität) in der gesamten EU substantielle Vorgaben für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen im ÖPNV. In Deutschland wurde die Richtlinie durch das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ umgesetzt und ist seit dem 02. August 2021 in Kraft.

Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und –freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, vorgegeben. Im Busbereich beziehen sich die Vorgaben auf Kraftfahrzeuge der Klasse M3 (Fahrzeug zur Personenbeförderung, mehr als 8 Sitzplätze + Fahrersitz, zulässige Gesamtmasse > 5 t), Unterklasse I (typischer Stadtbus; z. B. Niederflur- und Low-Entry-Bus; Stehplätze und erweiterte Mehrzweckfläche vorhanden). Fahrzeuge der Klasse M3 Unterklasse II (typischer Überlandlinienbus; hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste ausgelegt, Mehrzweckfläche entspricht max. 2 Sitzreihen) sind vom Geltungsbereich ausgenommen.

Das Gesetz greift bei internen Vergaben, Vergaben nach Vergabeverordnung oder Sektorenverordnung sowie bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, ...

... deren geschätzter Auftragswert 1 Million € oder deren Personenverkehrsleistung 300.000 Kilometer pro Jahr übersteigt oder

... deren geschätzter Auftragswert 2 Millionen € oder deren Personenverkehrsleistung 600.000 Kilometer pro Jahr übersteigt – sofern an Auftragnehmer vergeben wird, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.

Das Gesetz unterscheidet die Referenzzeiträume 02.08.2021 bis 31.12.2025 und 01.01.2026 bis 31.12.2030 sowie zwei Emissionsklassen. Als emissionsarm (sauber) gelten Fahrzeuge, die mit alternativen Kraft- oder Brennstoffen (Biokraftstoffe, Synthetische Kraftstoffe, Erdgas) bestimmte Schadstoffgrenzwerte nach RDE (= Emissionen im praktischen Fahrbetrieb) einhalten (auch Plug-In Hybridbusse). Emissionsfrei sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (bzw. Verbrennungsmotoren mit maximalem Ausstoß von 1g CO<sub>2</sub>/km) wie Batteriefahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge (Wasserstofftechnik) oder Oberleitungsfahrzeuge.

**Tabelle 1: Mindestbeschaffungsquoten sauberer Fahrzeuge bei Fahrzeugneuanschaffungen**

| Fahrzeugklasse                   | als sauberes Fahrzeug gelten                                               | Beschaffungsquote<br>02.08.21 – 31.12.25 | Beschaffungsquote<br>01.01.26 - 31.12.30 |
|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------|
| Pkw und leichte Nutzfzg. (< 5 t) | bis 50 g CO <sub>2</sub> /km (ab 2026 0 g)<br>80% Luftschadstoffe nach RDE | <b>38,5%</b>                             | <b>38,5%</b>                             |
| Busse (>5 t = M3)                | Nutzung alternativer Kraftstoffe                                           | <b>45% *</b>                             | <b>65% *</b>                             |

*\*Die Hälfte der beschafften Busse muss emissionsfrei sein, d. h. weniger als 1 g CO<sub>2</sub>/km ausstoßen.*

*Quelle: Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) Stand 9.6.2021 und Darstellung des saarländischen Verkehrsministeriums (ehem. MWAEV, 2021/22)*

Diese Beschaffungsquoten werden den Bundesländern für ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche verpflichtend vorgegeben. Zwar kann auf Landesebene eine sogenannte Branchenvereinbarung (Übererfüllung an einer Stelle entlastet andere AT) herangezogen werden, im Saarland zeichnet sich eine solche Lösung aber bisher nicht ab.

Die Umsetzung der CVD führt sowohl bei der Anschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen als auch bei deren Betrieb (Aufbau von Lade- und Wartungsinfrastruktur, Fahrzeugmehrbedarf, Betriebsstoffkosten u. a.) fallspezifisch und zumindest initial zu voraussichtlich erheblichen Kostensteigerungen.

Das Bundesverkehrsministerium hat verschiedene Förderprogramme für die Beschaffung von sauberen Straßenfahrzeugen sowie der notwendigen Infrastruktur angeboten (gemäß einer Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr). Diese können je nach Ausgestaltung eines Vergabeverfahrens auch vom zuständigen Aufgabenträger genutzt werden. Das Programm wurde mit Neuauflage der Richtlinie im April 2026 verlängert.

Die Aufgabenträger müssen bei ihren Vergabeverfahren und bei den daraus resultierenden Verkehren die Einhaltung der CVD selbst überwachen. Hierzu müssen sie auch Dokumentationsverpflichtungen nachkommen.

Welche gesetzlichen Regelungen zur Lösung der Abgasproblematik nach Ablauf des Referenzzeitraums II ab 2031 gelten werden, ist zurzeit noch offen.

## 1.2.3 Gesetze des Saarlandes

### 1.2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)

Am 1. Januar 2017 trat das novellierte ÖPNVG des Saarlandes vom 30. November 2016 in Kraft. Die Novellierung erfolgte u. a. auch zur Harmonisierung der Landesbestimmungen mit der VO (EG) 1370/2007 und mit dem aktuellen PBefG. Das ÖPNVG regelt die konkreten Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV durch Vorgabe eines einheitlichen Rahmens auf Landesebene und formuliert Ziele für die Fortentwicklung des ÖPNV.

- §§ 1 bis 3 treffen allgemeine Aussagen und definieren Begrifflichkeiten sowie Gesetzesziele.
- § 4 Absatz 1 ÖPNVG schreibt die Anwendung des landesweiten Verbundtarifes des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV-Tarif) verbindlich für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und SPNV vor.
- § 4 Absatz 2 setzt Eckwerte für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Linienbündeln im Rahmen eines NVP. Soweit es die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zulassen, sind Linienbündel und Lose so zu bilden, dass sich auch kleine und mittlere Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Kraftomnibusse verfügen, an der Vergabe beteiligen können.
- § 5 regelt die Aufgabenträgerschaft im ÖV des Saarlandes. Nach § 5 Absatz 1 ist das Land zuständig für den SPNV. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV liegt nach § 5 Absatz 2 in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken. Diese können die Aufgabenträgerschaft auf Städte und Gemeinden mit eigenen Verkehrsunternehmen sowie auf von kreisangehörigen Gemeinden gebildete Zweckverbände übertragen.
- § 6 installiert zur Lösung aufgabenträgerübergreifender Fragestellungen den ZPS als Verbund der Aufgabenträger (siehe [Kapitel 1.1](#) und [1.4.2](#)). Dem stellt § 7 ÖPNVG den Verbund der Verkehrsunternehmen (SNS GmbH) mit dem landesweiten Verbundtarif saarVV gegenüber.
- § 8 regelt die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.
- § 9 macht Vorgaben für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen. Der ÖDA hat im Einklang mit dem NVP zu stehen. Er soll insbesondere regeln: Die Anwendung des saarVV-Tarifs, den Umfang der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistung, Serviceleistungen, die Höhe des finanziellen Ausgleichs, die Einhaltung des Tariftreuegesetzes, die Bereitstellung von Erlösdaten, die Qualität der Leistung und ihre Kontrolle, Sanktionen bei Nicht- und Schlechtleistung, Art und Umfang der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte und Kriterien zur Informations- und Kommunikationstechnologie.
- § 10 regelt die Erstellung des VEP des Landes.
- § 11 macht Vorgaben für die Erstellung von Nahverkehrsplänen durch die Aufgabenträger. Absatz 1 legt fest, dass diese einen NVP erstellen und diesen nach Absatz 7 alle 5 Jahre überprüfen und wenn erforderlich fortschreiben müssen. Der NVP stellt nach dem neuen ÖPNVG des Saarlandes die „Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen“ dar. Im NVP sind insbesondere zu beachten:
  - die Vorgaben aus dem VEP des Landes,
  - die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus,
  - die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung,
  - die Umsetzung der Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022,
  - die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs,
  - das Strecken- und Liniennetz (Bedienungs- und Verbindungsstandard, Beförderungs- und Erschließungsqualität) und Vorgaben zu seiner Entwicklung,
  - Anforderungen an Fahrzeuge und sonstige Infrastruktur,
  - Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit,
  - Schnittstellen zum regionalen Verkehr,
  - Hierarchie des Liniennetzes,
  - Kriterien und Mindestanforderungen an die Informationstechnologie,
  - grenzüberschreitende Verbindungen.

Die folgenden §§ 12 ff ÖPNVG gehen auf die Finanzierung des ÖPNV im Saarland sowie die Ausstattung der Aufgabenträger mit zweckgebundenen Finanzmitteln ein (siehe [Kapitel 1.5](#)).

### **1.2.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland)**

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre.

Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsblatt I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1. b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

Die Richtlinie zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Saarland (RL-GVFG Saarland) vom 30. September 2009 regelt Einzelheiten zur Verwendung der GVFG-Mittel. Zuständige Bewilligungsbehörde ist Stand 2026 das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes.

### **1.2.3.3 Saarländisches Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz (STFLG)**

Das Folgegesetz zum Saarländischen Tariftreuegesetz (STTG) ist am 17.12.2021 in Kraft getreten. Es wirkt Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegen, indem die Wettbewerbsgleichheit aller Teilnehmer bei einer Vergabe öffentlicher Aufträge sichergestellt wird ohne in die Tarifautonomie einzugreifen. Es bestimmt zu diesem Zweck, dass öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die ihren Arbeitnehmern für die Ausführung der Leistungen die durch dieses Gesetz festgesetzten Arbeitsbedingungen gewähren und sich so tariftreu verhalten.

Das STFLG greift ab einem Auftragswert von 25.000 € netto. Wer einen Bau-, Liefer- oder Dienstleistungsauftrag der öffentlichen Hand bekommt, muss für diesen Auftrag Tariflohn zahlen und die wesentlichen Kernarbeitsbedingungen des branchenspezifischen Tarifvertrages einhalten. Die einzuhaltenden Arbeitsbedingungen werden durch Rechtsverordnung von dem für Arbeitsrecht zuständigen Ministerium festgelegt.

Im Gegensatz dazu dürfen öffentliche Aufträge im ÖPNV auf Straße und Schiene nur noch an Unternehmen vergeben werden, die ihren Beschäftigten für die Ausführung dieser Leistung mindestens die im Saarland in einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft abgeschlossenen Tarifverträge vorgesehenen Arbeitsbedingungen gewähren. Die Repräsentativität wird ebenfalls durch Rechtsverordnung festgelegt. Insofern ersetzt das Gesetz de facto auch den Mindestlohn in der ÖPNV-Branche.

Umgesetzt wird diese Verpflichtung über die obligatorische Vorlage einer Tariftreueerklärung. Der Hauptunternehmer haftet auch für die Einhaltung der Tariftreue durch Nach- und Verleihunternehmen.

2022 wurde ergänzend zum STFLG eine Verordnung verabschiedet. Diese beinhaltet die Einführung eines Kontrollsystems gemäß § 13 Absatz 2. Die VO regelt die Einrichtung einer Prüfbehörde ("Prüfbehörde Tariftreue"), die die Einhaltung der Vorschriften des Gesetzes überwacht. Auftraggeber im Bereich der öffentlichen Verkehrsdienste haben gemäß Artikel 4 Absatz 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 den ausgewählten Betreiber zu verpflichten, den Arbeitnehmern ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu unterbreiten, die für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung unmittelbar erforderlich sind.

Die vertragliche Bindung Öffentlicher Dienstleistungsaufträge an einen branchenrepräsentativen Tariflohn setzt die Verträge dem Risiko unerwartet hoher Tarifabschlüsse aus. Damit es infolge von Lohnkostensteigerungen nicht zu vorzeitigen Vertragsauflösungen durch Verlust der Wirtschaftlichkeit kommt, sind entsprechende Schutzklauseln in den Dienstleistungsaufträgen geboten. Dabei empfiehlt sich auch die Nutzung des beim ZPS entwickelten und auf die speziellen saarländischen Verhältnisse zugeschnittenen Saarland-Indexes, der als PKI (Personalkosten-Index) die künftige Personalkostenentwicklung besser abbilden kann als vergleichbare Bundesindizes.

#### **1.2.3.4 Förderrichtlinien des Saarlandes für den ÖPNV**

Das Förderprogramm des Saarlandes zu Gunsten des ÖPNV ist in den Richtlinien zur nachhaltigen Mobilität RL-NMOB

(<https://www.saarland.de/mukmav/DE/service/foerderprogramme>)

des zuständigen Ministeriums niedergelegt. Die verschiedenen Fördertatbestände werden in Einzelrichtlinien abgebildet, die unter dem Dach der Richtlinien „Nachhaltige Mobilität“ zusammengefasst sind.

Mit der neuen Strategie der schlanken Richtlinien ist leicht ersichtlich, welche Maßnahmen, in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen gefördert werden. Folgende einzelne Programme können speziell für den ÖPNV genutzt werden:

- NMOB Barrierefreiheit
- NMOB Bürgerbus
- NMOB Digitalisieren und Priorisieren
- NMOB Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen
- NMOB Mobilität gut durchdacht
- NMOB On Demand

Daneben gibt es Förderprogramme für den Rad- und Fußverkehr.

Unterstützend bezüglich § 8 Abs. 3 PBefG wirkt im Saarland die zum 11.03.2021 erlassene neue Förderrichtlinie für den barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen. Mit der NMOB-Richtlinie Barrierefreiheit möchte das Land die Städte, Gemeinden und Landkreise bei der Erreichung der Zielbestimmung „vollständige Barrierefreiheit“ unterstützen. Die Förderquote beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Es werden Haltestellen gefördert, die folgende Kriterien erfüllen:

- hohes Fahrgastaufkommen im Vergleich zu anderen Haltestellen im Gebiet des Aufgabenträgers,

- hohe quantitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Vergleich zu den anderen Haltestellen im Gebiet des Aufgabenträgers,
- sogenannte soziale Bedarfsschwerpunkte für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestelle vorhanden sein,
- die Haltestelle ist/wird in den nächsten drei Jahren barrierefrei erreichbar sein oder
- wird vom Antragsteller als „allgemein dringlich“ eingestuft.

Ein Leitfaden von 2023 beschreibt die näheren Umstände und technischen Voraussetzungen der Förderung.

#### **1.2.3.5 Allgemeine Vorschrift AusglVerbundtarif 2024**

Die „Allgemeine Vorschrift des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch Anwendung des Verbundtarifs und zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch Anwendung des Deutschlandtickets (Allg. Vorschrift AusglVerbundtarif 2026)“ beschreibt die Rahmenbedingungen zur Finanzierung von Ausgleichszahlungen durch die Aufgabenträger im ÖPNV an die Verkehrsunternehmen des Saarlandes. Die Vorschrift wurde erstmals am 21. Juni 2017 vom ZPS beschlossen und seither mehrfach novelliert. Ziel der Ausgleichssystematik, die aufgrund von flächendeckenden, neuen und günstigeren Fahrausweisarten (z. B. Deutschland-Ticket, aktueller Stand vom 16.12.2026) entstanden sind, ist es, für die Verkehrsunternehmen eine Erlössituation zu schaffen, die dem Kalenderjahr 2019 entspricht. Dieses wird als Referenzjahr und damit als Basis für die Höhe der Zahlungen zugrunde gelegt.

Inhaltlich werden unter anderem die Kriterien für den Erhalt von Ausgleichszahlungen und in welcher Höhe diese durch die Aufgabenträger zu tätigen sind, beschrieben. Darüber hinaus sind die Vorgehensweise zur Antragstellung durch den Verbund der Verkehrsunternehmen sowie Ausnahmeregelungen von z. B. grenzüberschreitenden Verkehren detailliert genannt.

## 1.3 Planerische Grundlagen

Auf allen staatlichen Ebenen existieren Rahmen- und Fachplanungen mit unterschiedlicher Aktualität und Verbindlichkeit. Die Aufgabe des NVP ist es, diese Planungen zu identifizieren und relevante Rahmenbedingungen und Aussagen zu registrieren und ggf. zu nutzen.

Der Abstimmung mit den NVP benachbarter Aufgabenträger kommt auf der Grundlage des ÖPNVG eine besondere Rolle zu. Im Falle des NVP des ZPS betrifft dies alle NVP mit Gültigkeit innerhalb des Saarlandes sowie angrenzend an das Saarland. Weiterhin sind Planungen auf den verschiedenen Ebenen zu berücksichtigen, die den ÖPNV betreffen, insbesondere der übergeordnete Rahmenplan des VEP ÖPNV Saarland.

Einerseits beinhalten diese Planungen wichtige statistische Eckdaten, andererseits sollen im vorliegenden NVP getroffene Festlegungen diesen Planungen nicht entgegenstehen, sondern diese vielmehr aufgreifen und ergänzen, wo es sinnvoll und möglich ist.

### 1.3.1 Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist der zentrale Rahmenplan zum Neu- und Ausbau überregionaler Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Der aktuelle BVWP hat den Zielhorizont 2030 und wurde am 3.8.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Er bezieht sich auf Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen.

Für das Saarland nennt der „BVWP 2030“ keine den ÖPNV direkt treffende Maßnahmen. Indirekt betroffen ist der ÖPNV durch Maßnahmen im Straßennetz. Hierbei sind sechs Ortsumfahrungen aufgeführt, von denen fünf eine mögliche Schnittstelle mit Linien des Landesbusnetzes aufweisen (Saarlouis-Roden, Saarlouis-Fraulautern, Nunkirchen, Lebach, Homburg-Schwarzenbach und Nalbach). Zudem sind Baumaßnahmen im Zuge der bestehenden Autobahnen BAB 1, 620 und 623 enthalten. Im Bereich Schienenverkehr gibt es im Saarland keine Maßnahmen.

Ergänzend zum genannten BVWP wird auf bundesweiter Ebene im Bahnbereich der Deutschlandtakt implementiert. Ziel dieses Projekts ist die Anpassung des integralen Taktfahrplans im Fernverkehr, um die größten deutschen Städte so miteinander zu verbinden, dass dort alle 30 Minuten ein Fernverkehrszug ankommt. An diesen Knotenpunkten werden die Verbindungen im Regionalverkehr ausgerichtet. Mit der Einführung des Deutschlandtaktes sollen zudem Engpässe im Schienennetz präziser identifiziert und behoben werden um schließlich ein verbessertes ÖPNV-Angebot der Bevölkerung zur Verfügung zu stellen.

### 1.3.2 Landesplanerische Grundlagen: VEP ÖPNV Saarland

Der Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr des Saarlandes (VEP ÖPNV) wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes (siehe [Kapitel 1.2.2.1](#)) erstmals 1996 verabschiedet und 1998 geringfügig angepasst. Von 2017 bis 2021 hat das damals zuständige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr den in weiten Teilen veralteten Plan grundlegend überarbeitet und neu aufgestellt. Der Beschluss durch den saarländischen Ministerrat erfolgte am 13.07.2021.

Der VEP ÖPNV umfasst einerseits strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland, benennt aber andererseits auch konkrete Planungsideen für den SPNV und das Landesbusnetz.

Der VEP gibt die in [Kapitel 1.1.1](#) formulierten Oberziele für die Entwicklung des ÖPNV im Saarland aus. Diese sollen bei allen Maßnahmen im ÖPNV beachtet werden. Um die in den

verschiedenen Bereichen angestrebten Verbesserungen zu erreichen, macht der VEP Qualitätsvorgaben und definiert ein umfassendes Handlungskonzept. Die Qualitätsvorgaben des VEP finden als Maßgabe für das Landesbusnetz in [Kapitel 3.2.2](#) und [4.2](#) Eingang in diesen NVP.

Das Handlungskonzept beinhaltet drei aufeinander aufbauende Szenarien (ÖPNV-Optimierung, ÖPNV-Offensive, ÖPNV-Vorrang) zur Weiterentwicklung des saarländischen ÖPNV, deren Umsetzung vom erzielbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis und von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel abhängt.

Ein wesentlicher Inhalt des VEP ist die Analyse und Weiterentwicklung des SPNV, insbesondere die Angebotsstruktur, mögliche Reaktivierungen von Strecken und Qualitätsvorgaben (siehe [Kapitel 2.3.5](#)).

Bezüglich der Weiterentwicklung des Landesbusnetzes wurde die erste vom VEP initiierte Umsetzungsphase realisiert: Zum 01.03.2022 wurden landesweit zehn RegioBus-Linien als PlusBus zertifiziert, was mit einer Ausweitung des Fahrplanangebotes einherging. Zusätzlich wurden mit den Linien X1 (Merzig – Wadern), X5 (Lebach – Saarlouis) und X6 (Neunkirchen – St. Ingbert) beschleunigte Schnellbusse eingeführt. Die Weiterentwicklung des Landesbusnetz, welches zudem weitere Regio-, Nachtbus- und Expressbuslinien sowie grenzüberschreitende Verkehre beinhaltet, ist ebenso Gegenstand dieses NVP.

Weitere für den NVP relevante Themen aus dem VEP, die in den folgenden Kapiteln aufgegriffen werden, sind die Anbindung touristischer Ziele, Barrierefreiheit, vernetzte Mobilität, alternative Antriebe, Digitalisierung und Marketing.

### 1.3.3 Sonstige landesplanerische Grundlagen

Der Landesentwicklungsplan des Saarlandes trat 2006 in Kraft und wurde in die Bereiche „Siedlung“ und „Umwelt“ aufgeteilt. Für den ÖPNV ist der Teilbericht „Siedlung“ (LEP Siedlung) maßgeblich. Dieser stellt als landesweiter Raumordnungsplan die bedeutenden Siedlungsachsen im Saarland dar und nimmt die Einordnung der Städte und Gemeinden in das System der zentralen Orte vor. Für den ÖPNV wichtige Ziele orientieren sich an den vorgegebenen Siedlungsachsen. Die Erreichbarkeit und die Verbindung der zentralen Orte sind zu gewährleisten. Die relevanten Siedlungsachsen und zentralen Orte werden in [Kapitel 2.1.1](#) dargestellt.

Die Neufassung des Landesentwicklungsplans 2030 liegt seit 2023 in Form eines Entwurfes vor, die zeitnah verabschiedet werden sollte. Hierin sind die beiden oben genannten Teilabschnitte zusammengefasst. Eine intensive öffentliche Diskussion auf Basis des Entwurfs sowie Prüfung eingegangener Stellungnahmen haben die Verabschiedung bisher aufgehalten. Eine erneute Offenlage zum Beteiligungsverfahren ist 2026 erfolgt und wird aller Voraussicht nach nicht vor Inkrafttreten dieses NVP erfolgen. Insofern wird der Entwurf zum LEP 2030 hier rein nachrichtlich und unter Vorbehalt mitbetrachtet.

Es gibt weitere Fachplanungen auf Landesebene, die für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs zumindest indirekt Bedeutung besitzen. Dazu gehören der Krankenhausplan für das Saarland und die Tourismusstrategie 2035. Während der Krankenhausplan das Thema Mobilität und Erreichbarkeit überhaupt nicht behandelt (lediglich eine Aussage zur Wohnortnähe ist zu entnehmen), geht die Tourismusstrategie nur sehr allgemein auf dieses Thema ein, insbesondere im Handlungsfeld Infrastruktur. Konkrete Aussagen zum Thema ÖPNV im Rahmen einer nachhaltigen Mobilität fehlen hingegen.

Wie bereits in [Kapitel 1.1.1](#) beschrieben hat das Saarland in Anlehnung an das bundesweite Klimaschutzgesetz ein landeseigenes Klimaschutzabkommen im Jahr 2024 verabschiedet. In

den Punkten Mobilität und Verkehr sind mehrere wesentliche Ziele und Umsetzungsmaßnahmen beschrieben, die den ÖPNV betreffen. Diese werden nachfolgend aufgezählt:

- Der Anteil selbstaktiver Wege soll durch eine Förderung von Fuß- und Radverkehr massiv erhöht werden.
- Die nachhaltige Mobilitätsplanung und Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs in saarländischen Kommunen soll deutlich gestärkt werden.
- Der Anteil des ÖPNV am Verkehrsaufkommen soll daher verdoppelt und seine Attraktivität gesteigert werden.
- Umstellung der Antriebssysteme in sämtlichen Verkehrsbereichen.

### **1.3.4 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Ebene der Landkreise**

Die Landkreise können für ihren Verantwortungsbereich weitere Raum- und Fachplanungen verabschieden. Es existieren bereits eine Reihe von Lokalen Entwicklungsstrategien, Kreisentwicklungsplänen, Tourismusmasterplänen und ähnliches. Die Nahverkehrspläne der örtlichen Aufgabenträger haben die Verpflichtung, sich mit diesen Instrumenten zu vernetzen und deren Aussagen zu beachten. Somit ist die Abstimmung dieses NVP des ZPS mit den NVP der lokalen Aufgabenträger in erster Linie zielführend und nur im Einzelfall eine eingehendere Prüfung lokaler Planungen sinnvoll. In den vergangenen Jahren haben fast alle Aufgabenträger ihre Nahverkehrspläne erstellt beziehungsweise fortgeschrieben:

- ZPRS: Juli 2005
- Stadt Völklingen: März 2018
- Landkreis St. Wendel: Juli 2022
- Landkreis Saarlouis: März 2024
- Landkreis Merzig-Wadern: April 2024
- Landeshauptstadt Saarbrücken: April 2025
- Landkreis und Stadt Neunkirchen: Mai 2025

### **1.3.5 Grenzüberschreitende Planungen**

Das Saarland hat in den letzten Jahren verstärkt Planungen zum Ausbau des grenzüberschreitenden ÖPNV vorangetrieben. Der VEP 2021 beschreibt verschiedene Möglichkeiten zur besseren Vernetzung innerhalb der Großregion mit Luxemburg, Frankreich und Rheinland-Pfalz. Die vorhandenen Potenziale sollen durch diverse Projekte sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr ausgeschöpft werden. Insbesondere das Großherzogtum Luxemburg signalisiert durch eigene Planungen in diesem Bereich eine hohe Bereitschaft an der Umsetzung solcher Projekte. Beispielhaft dafür ist die Planung einer SPNV-Verbindung nach Mannheim durch Rheinland-Pfalz und das Saarland zu nennen. Weitere Vorstöße in Richtung der gemeinsamen Verflechtung von ÖPNV-Verbindungen beider Länder (Luxemburg-Saarland) sind im Nationalen Mobilitätsplan „PNM 2035“ zu finden. Der VEP des Saarlandes formuliert darüber hinaus eine intensive Prüfung möglicher Erweiterungen im SPNV-Bereich.

Bei diesen Projekten handelt es sich um Empfehlungen verschiedener Fachgremien, die vor einer weiteren Planung noch einmal im Detail geprüft werden müssen. Insbesondere der wirtschaftliche Faktor in Bezug auf ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis nimmt in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle ein.

Wesentlich für die grenzüberschreitenden Beziehungen ist weiterhin die Nahverkehrsplanung in Rheinland-Pfalz, welche das Saarland entlang eines langen Grenzverlaufs betrifft. Hier ist zunächst der gemeinsame NVP des VRN (Verkehrsverbund Rhein-Neckar) zu nennen, welcher die Inhalte aller ihm angegliederten Städte und Kreise gemeinsam darstellt. Er fasst großräumige Planungen der einzelnen Nahverkehrspläne der Landkreise und kreisfreien Städte zusammen. Des Weiteren legt er Regelungen fest, die im gesamten Verbundraum Gültigkeit besitzen wie beispielsweise die Anforderungen an die Fahrzeugqualität. Eine Ebene darunter konkretisieren die einzelnen Aufgabenträger innerhalb des VRN ihre Ziele in eigenen NVP. Beispielhaft sind hier die NVP der Stadt Kaiserslautern oder des Landkreis Kusel zu nennen.

Des Weiteren hat das Land Rheinland-Pfalz mit seinen beiden ÖPNV-Zweckverbänden (Nord und Süd) einen Landesnahverkehrsplan verabschiedet, der die Planungen des gesamten Bundeslandes in einem gemeinsamen Dokument bündelt. Der Landesnahverkehrsplan wurde durch den Ministerrat Ende 2025 verabschiedet. Die bisher erschienenen NVP's angrenzender weiterer Verbünde wie beispielsweise der des RNN (Zweckverband Rhein-Nahe Verkehrsverbund) oder des VRT (Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier) sind seit 2014 beziehungsweise 2017 nicht mehr fortgeschrieben worden und enthalten lediglich Maßnahmen zur Verbesserung, die bereits umgesetzt worden sind.

Weitere Planungen für Teilregionen liegen vor, beispielsweise das obere Moseltal betreffend (EOM, SMOT) sowie einzelne politische Vereinbarungen oder Absichtserklärungen, die noch keinen konkreten Planungshintergrund aufweisen.

## 1.4 Organisatorische Grundlagen

Die maßgeblichen Akteure im ÖPNV des Saarlandes verteilen sich auf mehrere Organisationsebenen. Die Funktionen und Zuständigkeiten sind unterschiedlich, teilweise gesetzlich verankert, teilweise politisch und historisch begründet.

### 1.4.1 Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV)

Im Saarland sind die Landesaufgaben zum Verkehr während der Legislaturperiode 2022 - 2027 beim Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV) angesiedelt. Das Ministerium erarbeitet die Landesgesetze und die nachgelagerten Verordnungen und Richtlinien im Verkehrsbereich.

Das Land ist zuständiger Aufgabenträger für den SPNV nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Für das operative Geschäft bedient sich das MUKMAV dabei der Managementebene des Zweckverbandes der Aufgabenträger, also des ZPS (siehe [Kapitel 1.4.2](#)). In dieser Funktion verwaltet das MUKMAV auch die Landesmittel für den SPNV (Betrieb und Infrastruktur) und das Landesbusnetz. Durch die europaweite Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen konnten landesweit und in Kooperation mit den benachbarten Bundesländern in den letzten Jahren erhebliche Wettbewerbserlöse realisiert werden. Auf Basis des ÖPNVG ist das MUKMAV des Weiteren zuständig für die Komplementärfinanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Neben den Mitteln aus dem GVFG, die den Kommunen für die Entwicklung der Infrastruktur zufließen, werden die Aufgabenträger (ÖPNV-Pauschale) und die Verkehrsunternehmen (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, verbundbedingte Ausgleichsleistungen, Ausgleichsleistungen nach dem Schwerbehindertengesetz) mit öffentlichen Mitteln ausgestattet. Über die Zuteilung dieser Mittel gibt es eine im August 2017 erlassene Rechtsverordnung (siehe [Kapitel 1.5.2](#)).

Zuständigkeit für den Bereich ÖPNV besitzen die Referate „ÖPNV, Binnenschifffahrt, Logistik“ und „Neue Mobilitätsformen, ÖPNV-Förderung, PBefG-Genehmigungsbehörde“. Seit 2016 ist im jeweils für Mobilität zuständigen Ministerium auch die Genehmigungsbehörde nach PBefG im Saarland angesiedelt, in deren Zuständigkeitsbereich neben dem ÖPNV auch weitere öffentliche Verkehre fallen (z. B. Taxigewerbe, nationaler und internationaler Busfernverkehr).

### 1.4.2 Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)

Gemäß § 6 ÖPNVG nehmen die Aufgabenträger ihre Aufgaben zum Teil gemeinsam im ZPS wahr. Der ZPS wurde 1996 gegründet und umfasst gegenwärtig die Aufgabenträger

- Saarland,
- Landkreis Merzig-Wadern,
- Landkreis St. Wendel,
- Landkreis Saarlouis,
- Landkreis Neunkirchen,
- Saarpfalz-Kreis,
- Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken,
- Kreisstadt Neunkirchen,

- Landeshauptstadt Saarbrücken,
- Mittelstadt Völklingen.

Verbandsvorsteher ist der Landrat des Landkreises Neunkirchen, aktuell Herr Sören Meng.

Die Geschäftsstelle des ZPS ist die operative Ebene und nannte sich bis 31.8.2017 Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH (VGS). Aufgrund der Bestimmungen des novellierten ÖPNVG wurde die VGS aufgelöst und alle Mitarbeiter in die neue Geschäftsstelle des ZPS überführt.

Die Aufgabenträger übertragen dem ZPS insbesondere die Aufgabenträgerschaft für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Vermarktung des im VEP des Saarlandes definierten landesweiten ÖPNV-Netzes auf der Straße (Landesbusnetz) und die Entwurfsarbeiten und Abstimmungen der NVP. Der ZPS erfüllt auch die Aufgaben einer Vergabestelle für die Aufgabenträger. Zudem ist er für die Datendrehscheibe und Fahrgastinformationsplattform „saarfahrplan“ (im Internet und als App) zuständig. Weitere Aufgaben beispielsweise in den Bereichen Digitalisierung, Antriebswende und Lenkung von Finanzströmen kommen hinzu. Die Übertragung weiterer Dienstleistungen ist möglich.

Für das Saarland betreut der ZPS den SPNV. Hierzu gehören die Durchführung von Vergabeverfahren, die Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrplänen sowie die Überwachung der Qualität der erbrachten Verkehrsleistung.

Der ZPS hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern und dem Verbund der Verkehrsunternehmen auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. Insbesondere soll er die Fortentwicklung des Verbundtarifs, ein koordiniertes Angebot im ÖPNV, einheitliche Beförderungsbedingungen, angemessene Kundenrechte, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing mitgestalten.

Den formalen Organisationsrahmen und die Umsetzung der Aufgaben des ZPS regelt eine Satzung vom 21.6.2017.

### 1.4.3 Aufgabenträger

Aufgabenträger für den ÖPNV im Saarland sind die Landkreise (§ 5 (2) ÖPNVG). Im Falle des Regionalverbandes Saarbrücken wurde gemäß ÖPNVG § 5 (3) die Aufgabenträgerschaft auf einen Zweckverband kreisangehöriger Gemeinden übertragen, den ZPRS (s. u.). Die Städte Saarbrücken, Neunkirchen und Völklingen übernehmen für die Verkehre ihrer jeweiligen Eigenbetriebe die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV auf ihrem Gebiet. Somit gibt es elf Aufgabenträger im Saarland, entsprechend der Auflistung in [Kapitel 1.4.2](#) inklusive dem ZPS selbst.

Das ÖPNVG benennt die Aufgabenträger als „örtlich zuständige Behörde“ nach der VO (EG) Nr. 1370/2007. Somit sind diese befugt „ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben“ (Artikel 5 ÖPNVG, Abs. 2-5).

Der ZPS verfügt über kein eigenes Gebiet, in dem die Linien in seiner Aufgabenträgerschaft verkehren, sondern es handelt sich immer um ein Gebiet eines anderen Aufgabenträgers.

Insofern besteht immer ein Abstimmungsbedarf zwischen den jeweiligen NVP der lokalen Aufgabenträger und dem NVP des ZPS. Umgekehrt sind die Linien des Landesbusnetzes immer auch Bestandteile der NVP der lokalen Aufgabenträger, zumindest nachrichtlich.

An das Saarland grenzen die Gebiete zweier rheinland-pfälzischer Aufgabenträger, die Zweckverbände ÖPNV Rheinland-Pfalz Nord und Süd. Die Grenze verläuft nördlich des Landkreises St. Wendel zwischen den Landkreisen Birkenfeld (Süd) und Trier-Saarburg (Nord).

In Luxemburg ist das Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten mit seiner Administration des Transports Publics (ATP) für den Nahverkehr auf Straße und Schiene zuständig. Das „Régime Général des Transports Routiers“ (RGTR) ist als staatlicher Aufgabenträger für den Busverkehr auf Landesebene zuständig.

In Frankreich ist grundsätzlich die Région Grand-Est zuständiger Aufgabenträger. Zusätzlich können die lokalen Gemeindeverbände die Funktion des Aufgabenträgers im ÖPNV übernehmen. Das Saarland grenzt an die Gemeindeverbände („Communauté de Communes“) von Bitche, Sarreguemines, Forbach, Freyming-Merlebach, Saint Avold, Warndt, La Houve / Boulay und Bouzonville / Trois Frontières (von Ost nach West). Der Gemeindeverband Faulquemont liegt zudem sehr nah an der Grenze zum Saarland. Für Planung und Vergabe von grenzüberschreitenden Verkehren sind beide Ebenen einzubinden. Genehmigungsbehörde für grenzüberschreitende Linien ist die der Region Grand-Est unterstellte Behörde DREAL („Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement“), eine dezentrale Dienststelle des französischen Staates.

#### **1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen**

Neben den Aufgabenträgern gemäß [Kapitel 1.4.3](#) können weitere Gebietskörperschaften Verkehre bestellen und bezahlen. Die Verkehre werden jedoch nicht von diesen selbst verantwortet, sondern von dem jeweiligen Aufgabenträger, der auch für diese Verkehre seine Funktion wahrnimmt. Im Saarland machen einige Kommunen davon Gebrauch, lokale Verkehre zu bestellen, u. a. die Städte Blieskastel, Homburg und St. Ingbert. Im Regionalverband Saarbrücken sind (außer der Landeshauptstadt Saarbrücken und der Mittelstadt Völklingen mit ihren eigenen Verkehrsunternehmen) die acht einzelnen Gemeinden finanziell und planerisch jeweils für ihr Gebiet zuständig und bedienen sich des ZPRS als gemeinsamen Aufgabenträger.

#### **1.4.5 Verbund der Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsunternehmen im Saarland arbeiten seit 2005 unter dem Dach der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) im Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) zusammen. Zum 1. August 2005 wurde ein gemeinsamer Tarif für alle öffentlichen Nahverkehrsmittel im Saarland eingeführt. Die SNS GmbH nimmt die vielfältigen Aufgaben des saarVV wahr, während die beteiligten Verkehrsunternehmen ihre rechtliche und wirtschaftliche Selbstständigkeit behalten und für ihre betriebliche Organisation und Leistungserstellung verantwortlich bleiben. Im Jahr 2025 sind 15 Omnibus- und Eisenbahnverkehrsunternehmen im saarVV Gesellschafter bzw. Kooperationspartner. Sitz der SNS GmbH ist Völklingen.

Verbundgebiet und damit Anwendungsbereich des gemeinsamen saarVV-Tarifs ist das gesamte Bundesland sowie einzelne in Nachbarregionen hineinreichende Bereiche (Hermeskeil, Gusenburg, Saargemünd, Creutzwald, Carling). Das Verbundgebiet umfasst knapp 4.000 Haltestellen mit ca. 7.500 einzelnen Haltepositionen, mehr als 6.000 km Linienlänge auf denen über 76 Mio. Fahrgäste jährlich transportiert werden, mit rund 780 Omnibussen sowie Stadt- und Regionalbahnzügen. Das Verbundgebiet teilt sich in derzeit 149 Tarifwaben auf (Stand: 2025, Quelle SNS & ZPS). Weitere Einzelheiten zum saarVV-Tarif werden in [Kapitel 2.3.6](#) erläutert.

An das Saarland grenzen zudem weitere Verkehrsverbünde: Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN, Region Rhein-Neckar und Pfalz), der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN, Region Nahe) und der Verkehrsverbund Region Trier (vrt, Region Trier / Mosel).

### 1.4.6 Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistungen im saarländischen ÖPNV werden von verschiedenen Verkehrsunternehmen (VU) erbracht. Die Beauftragung durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger erfolgt im Wege der Direktvergabe oder eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens nach Maßgabe der jeweils geltenden vergaberechtlichen Bestimmungen (siehe [Kapitel 1.2](#)).

Im Saarland sind derzeit drei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Personenverkehr tätig:

- Deutsche Bahn AG, DB Regio Mitte
- vlexx GmbH (kurz für „Vier-Länder-Express“)
- Saarbahn GmbH

Im Busbereich tätige, öffentliche bzw. kommunale Eigenbetriebe sind

- die Neunkircher Verkehrs GmbH (für Stadt und Landkreis Neunkirchen),
- die Saarbahn GmbH (für die Landeshauptstadt Saarbrücken),
- die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH (für den Landkreis Saarlouis und die Städte Saarlouis und Dillingen),
- die Völklinger Verkehrsbetriebe GmbH (für die Stadt Völklingen),
- die Verkehrsgesellschaft Merzig-Wadern mbH (für den Landkreis Merzig-Wadern).

Die Zahl der privaten VU variiert, da im Rahmen von Vergaben neue Unternehmen auf den Markt kommen und Bestandsbetreiber vom Markt verdrängt werden können. Stand 2026 gibt es folgende Omnibus-Verkehrsunternehmen im Saarland mit eigenen Linienkonzessionen:

- Aloys Baron GmbH
- Emile Weber (internationale Verkehre, nicht Mitglied im saarVV)
- DB Regio Bus Mitte GmbH (ab August 2026 nur noch ein- und ausbrechende Verkehre)
- Lay Reisen - on Tour GmbH
- Regionalbus Westpfalz GmbH
- Reise Fischer GmbH
- Saar-Mobil GmbH & Co. KG
- Saarfürst-Reisen Nikolaus Kirsch GmbH
- Transdev Grand-Est (internationale Verkehre, nicht Mitglied im saarVV)
- Zarth GmbH

Die Linien des Landesnetzes (Stand 1.1.2026, siehe [Kapitel 2.3.2.1](#) bis [2.3.2.5](#)) werden von folgenden VU betrieben:

- DB Regio: RE1, RE16, RE18, RE19, RB68, RB70, RB71, RB77, RB82
- vlexx: RE3, RB72, RB73, RB74, RB76
- Saarbahn: Stadtbahn 1
- Zarth: R1, X1
- Saar-Mobil: R2, R4, R6, R7, R10, R11, R12, R20, X6, X66, N1 – N7
- KVS: R3, R5, X5
- Baron: R13, X13
- Reise Fischer: R14
- DB Regio Bus: R8/280
- Emile Weber: L40 (nicht in Aufgabenträgerschaft des ZPS)

Hinzu kommen die Linie MS unter Federführung einer französischer Aufgabenträgerschaft (Verkehrsunternehmen: Trandev Grand-Est). Weitere Verkehrsunternehmen verkehren in ein- und ausbrechenden Lokalverkehren an der Landesgrenze (z. B. Saargau-Linie On Tour, Kéolis Trois Frontières, Scherer-Reisen, Forbus).

### 1.4.7 Fahrgäste

Alle Bemühungen für einen guten ÖPNV und jede Erfüllung von Aufgaben in diesem Zusammenhang sollen letztendlich dem Fahrgast bzw. Kunden nutzen. Nur so kann auch höher gesteckten Zielen wie der Daseinsvorsorge, dem Klimaschutz, dem demographischen Wandel oder der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden. Daher muss die Erfüllung der Bedürfnisse des Fahrgastes – wo immer möglich – im Mittelpunkt aller Planungen und Maßnahmen stehen. Da dies nicht immer gelingen kann, gibt es verschiedene Instrumente, die dem Fahrgast zu seinem Recht verhelfen können.

In der EU gilt seit dem 1. März 2013 die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (Bus-Fahrgastrechte-VO). Der Bundestag hat 2013 ein entsprechendes Gesetz verabschiedet. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde dabei zur nationalen Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr bestimmt.

Fahrgastrechte und –interessen werden auch von den Verbraucherzentralen, dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V. vertreten. Hinzu kommen lokale Initiativen. Spezielle Interessen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste unterstützen die Behindertenverbände und –beiräte.

Über das saarländische ÖPNV-Gesetz ist zudem ein landesweiter Fahrgastbeirat gefordert. Dieser wird seit 2023 vom ZPS organisiert und bietet ausgewählten Fahrgästen und Verbandsvertretungen die Möglichkeit zur direkten Beteiligung am SPNV und dem Landesbusnetz. Der Fahrgastbeirat besteht aus Kunden und Vertretern von Kundengruppen repräsentierenden Verbänden (z. B. Mobilitätseingeschränkte, Studierende). Die SNS und Verkehrsunternehmen nehmen an den Sitzungen teil. Der Beirat nimmt Hinweise seiner Mitglieder auf, analysiert Schwachstellen und beteiligt sich mit Lösungsvorschlägen an der Verkehrsplanung. Das Gremium ist dabei keine Plattform für Einzelbeschwerden, sondern zielt auf eine ganzheitliche kontinuierliche Verbesserung des saarländischen ÖPNV ab. Für das

MUKMAV und den ZPS bietet das ehrenamtliche Gremium die Möglichkeit, wertvolle Hinweise aus Reihen der Fahrgäste zu aktuellen Planungen zu erhalten.

Zusätzlich zum landesweiten Fahrgastbeirat existiert seit den 90er Jahren auch ein Fahrgastbeirat der Saarbahn GmbH, welcher sich mit den kommunalen Verkehren in Saarbrücken befasst.

## 1.5 Finanzielle Grundlagen

Grundsätzlich unterliegt der ÖPNV einer Mischfinanzierung aus Zuschüssen staatlicher Gelder und Fahrgeldern der Nutzer sowie sonstiger Einnahmen. Man unterscheidet zwischen eigenwirtschaftlichem und gemeinwirtschaftlichem Verkehr. Eigenwirtschaftliche Verkehre sind im PBefG § 8 (4) definiert und finanzieren sich demnach aus Beförderungserlösen (Fahrausweisverkauf), allgemeinen Finanzierungsregelungen, die für alle gelten („allgemeine Vorschriften“ z. B. für Schwerbehinderten-Freifahrt, vergünstigte Schüler-Fahrkarten oder Ausgleich Deutschland-Ticket) und sonstige Erträge (z. B. Werbung an den Fahrzeugen). Gemeinwirtschaftlich sind Verkehre, bei denen das einzelne Unternehmen einen individuellen Zuschuss des Aufgabenträgers erhält (z. B. durch Verkehrsvertrag, Betrauung / Direktvergabe, also durch öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach VO (EG) Nr. 1370/2007, siehe [Kapitel 1.2.1](#)) bzw. ein ausschließliches Recht gewährt wird. Im Saarland existieren Stand 2026 nur noch einzelne eigenwirtschaftlich betriebene Linien, da bundesweit aufgrund der immer stärker preisreduzierten Fahrkarten und allgemeiner wirtschaftlicher Risiken eine Eigenwirtschaftlichkeit kaum mehr möglich ist. Die gemeinwirtschaftlichen Verkehre können als Nettoverträge (Fahrgeldeinnahmen verbleiben beim VU) oder Bruttoverträge (Fahrgeldeinnahmen werden mit AT abgerechnet) ausgestaltet werden.

### 1.5.1 Bundesmittel

Die durch den Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel (siehe [Kapitel 1.2.2.1](#)) fließen zum Großteil in den SPNV, werden aber zu einem geringen Teil auch Maßnahmen im ÖPNV im Saarland zur Verfügung gestellt. Hinzu kommen weitere Sondermittel beispielsweise als Finanzausgleich des Deutschlandtickets seit Mai 2023.

Im GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse von Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre. Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsblatt I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 GVFG über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1 b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

Die Richtlinie zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Saarland (RL-GVFG Saarland) vom 30. September 2009 regelt Einzelheiten zur Verwendung der GVFG-Mittel.

Schwerbehinderte Fahrgäste können bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen kostenfrei den ÖPNV nutzen. Hierzu stellen Bund und Länder Ausgleichszahlungen nach §§ 148ff des neunten Sozialgesetzbuches (SGB Teil IX) zur Verfügung. Die Erstattung erfolgt auf der Grundlage eines Vomhundertsatzes der von den Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Einnahmen.

### 1.5.2 Landesmittel

Das ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (siehe [Kapitel 1.2.3.1](#)) sieht im § 15 eine ÖPNV-Pauschale von mindestens acht Millionen Euro als zweckgebundene Vorfinanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere für Auszubildende und Studierende. Diese Pauschale fließt

nach einem Schlüssel an die Aufgabenträger. Der Verteilungsschlüssel wurde in einer Rechtsverordnung vom 31.8.2017 (zuletzt geändert am 31.07.2019) festgelegt. Hier nicht enthalten ist der ZPS als Aufgabenträger für das Landesbusnetz. Dieser erhält unabhängig von diesem Schlüssel für die Linien des Landesbusnetzes seit 2019 einen Pauschalbetrag von derzeit 350.000 €.

### 1.5.3 Eigene Mittel

Der ZPS schreibt die meisten zu vergebenden Linien in Form von Linienbündeln gemeinsam mit federführenden Aufgabenträgern (Landkreise St. Wendel, Saarpfalz-Kreis) gemeinwirtschaftlich aus. Der entstehende Zuschussbedarf wird in diesem Fall aus eigenen Mitteln gedeckt, deren Höhe sich am Umfang der Landesbuslinien im Gesamt-Linienbündel orientiert und in einem Kooperationsvertrag mit dem jeweiligen Aufgabenträger festgeschrieben ist. Diese Linienbündel werden als Brutto-Verträge ausgeschrieben, d. h. alle verkehrsrelevanten Einnahmen (v. a. Fahrgeld) stehen den Aufgabenträgern und dem ZPS zu. Durch Übernahme dieses Einnahmerisikos obliegen den Aufgabenträgern Aufgaben der Einnahmensicherung und –steigerung wie Marketing und zusätzliche Fahrscheinprüfungen.

Einige Linien werden einzeln und ohne Kooperation mit weiteren Aufgabenträger vergeben (Linien R1/X1, R13/X13, X66, N4, N5), aber nach den gleichen Grundsätzen wie oben geschildert.

Lediglich bei den Linien R3 und R5/X5 im Landkreis Saarlouis beteiligt sich der ZPS an der Inhouse-Vergabe des Landkreises Saarlouis an sein Verkehrsunternehmen. Hierzu haben ZPS und Landkreis Saarlouis einen Kooperationsvertrag, der die Finanzierung der Linien (Ausgleichsbetrag) einschließt, geschlossen. Der Vertrag läuft auf Nettobasis, d. h. alle verkehrsrelevanten Einnahmen stehen dem Unternehmen zu.

Die Finanzierung der o. g. Vertragsmodelle erfolgt über Mittel des Landeshaushaltes („Förderung des Verkehrs“ – Titel „Zuschüsse an den ZPS“).

### 1.5.4 Nutzerfinanzierung

Einen Teil zur Finanzierung trägt der Nutzer durch das Entrichten von Fahrgeld bei. Dies geschieht zum einen in Form der durch die Fahrer, an Automaten, in den Kundenzentren oder über die saarfahrplan-App verkauften Fahrscheine, zum anderen durch Abonnements, deren Kosten an die jeweils zuständigen Abocentern entrichtet werden. Diese Einnahmen fließen an den jeweiligen Verbund und werden dort nach einem Einnahmeaufteilungsschlüssel den Verkehrsunternehmen zugeteilt.

Die Einnahmen von Fahrgästen decken (Stand 2025) ca. 38 % der Kosten, bezogen auf das Landesbusnetz in Aufgabenträgerschaft des ZPS. Mit Einführung des Deutschlandtickets zum 1.5.2023 ist ein weiterer Rückgang des Anteils an Nutzerfinanzierung eingetreten, der vom Bund gemäß [Kapitel 1.5.1](#) ausgeglichen werden muss. Dieser hat im Regionalisierungsgesetz des Bundes unter § 9 (3) finanzielle Unterstützungen in Höhe von 10,3 Millionen € jährlich von Mai 2023 bis Dezember 2025 für das Saarland festgelegt, um die Kostenunterdeckung durch die Einführung des Deutschlandtickets auszugleichen. Das Land hat dem Bund jährliche Nachweise über die Verwendung dieser Finanzhilfen zu erbringen.

Weitere Formen der Nutzerfinanzierung wie das Fair-Ticket, das Job-Ticket oder das Junge-Leute-Ticket des saarVV, sowie Tarife angrenzender Aufgabenträger werden im [Kapitel 2.3.7](#) näher beleuchtet.

## 2. Bestandsanalyse

### 2.1 Strukturdaten

#### 2.1.1 Lage, Fläche und Siedlungsstruktur

Das Saarland befindet sich in einer grenznahen Randlage im Südwesten der Bundesrepublik Deutschland. Es liegt in Westeuropa im Grenzraum zu Frankreich und Luxemburg und ist durch seine verkehrsgünstige Lage in europäische Straßen- und Schienennetze eingebunden, wodurch ihm eine Bedeutung als Transitregion zukommt.

Mit 2.571,51 km<sup>2</sup> ist das Saarland das kleinste Flächenland der Bundesrepublik Deutschland. Dabei besitzt es eine relativ hohe Bevölkerungsdichte (387 Einwohner / km<sup>2</sup>, Deutschland: 236 E / km<sup>2</sup>)<sup>5</sup>. Außer den drei Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg weist nur Nordrhein-Westfalen eine höhere Bevölkerungsdichte als das Saarland auf.

Die Besiedlung orientiert sich an den Schwerpunkten von Industrie, Handel und Dienstleistungen im Süden und der Mitte des Landes. Diese sind historisch gewachsen und orientieren sich entlang der Saar als Verkehrs- und Entwicklungsachse sowie im Bereich des geologisch bedingten Steinkohlereviere um den Saarbrücker Kohlesattel. Die Räume ganz im Westen (Saargau), Norden (Hochwald) und Südosten (Bliesgau) des Gebiets sind ländlicher geprägt.

*Abbildung 1: Unterteilung des Saarlandes in Kreise und Gemeinden*



*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland, Saarländische Gemeindezahlen 2022*

Das Saarland besteht aus sechs Landkreisen, die sich aus 52 Gemeinden zusammensetzen. Diese untergliedern sich in 378 Stadt- und Ortsteile, die teils in sich geschlossene und abgrenzbare Ortslagen darstellen (vor allem im ländlich geprägten Raum) oder ineinander

<sup>5</sup> Quelle: stat. Landesamt 22.01.2025

übergehen (vor allem im städtischen und suburbanen Raum). In [Tabelle 2](#) sind zusätzlich alle Landkreise sowie einige Fakten zu diesen aufgelistet.

**Tabelle 2: Bevölkerungszahlen der Landkreise im Saarland**

| Nr.* | Name                        | Fläche (km²)    | Bevölkerung (E) | Bev.-Dichte (E / km²) | Anzahl Gemeinden |
|------|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|------------------|
| 1    | Regionalverband Saarbrücken | 410,95          | 332.427         | 809                   | 10               |
| 2    | Landkreis Merzig-Wadern     | 556,66          | 104.327         | 187                   | 7                |
| 3    | Landkreis Neunkirchen       | 249,80          | 132.393         | 530                   | 7                |
| 4    | Landkreis Saarlouis         | 459,35          | 195.945         | 427                   | 13               |
| 5    | Saarpfalz-Kreis             | 418,28          | 142.344         | 340                   | 7                |
| 6    | Landkreis St. Wendel        | 476,48          | 86.988          | 183                   | 8                |
|      | <b>Saarland gesamt</b>      | <b>2.571,52</b> | <b>994.424</b>  | <b>387</b>            | <b>52</b>        |

*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland, Saarländische Gemeindezahlen 2024 (Stand 2024)*

*\* Die Nummerierung der Landkreise, aus denen im Saarland u. a. die Nummernvergabe für Buslinien hervorgeht, orientiert sich am NUTS-Code welcher vom europäischen Vergabesystem vorgegeben wird. Die „Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques“ weist jedem Europäischen Gebiet (in Deutschland: Landkreis) eine eindeutige Identifikationsnummer zu. Im Saarland ist der Regionalverband Saarbrücken „DEC01“ usw.*

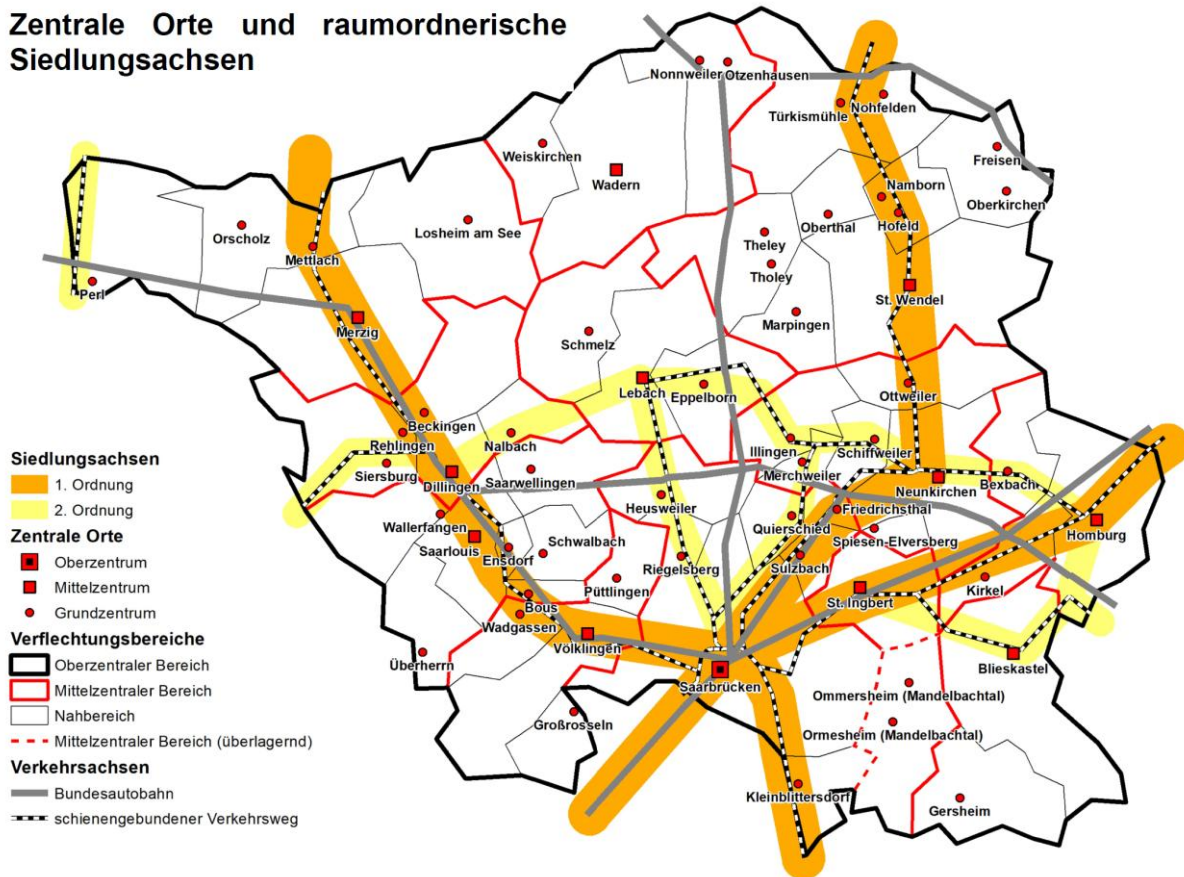
Eine Erhebung zur Flächennutzung weist für das Saarland 15,6 % Siedlungsfläche aus. Die größte Fläche (39,8 %) wird landwirtschaftlich genutzt. 35,1 % des Saarlandes sind mit Wald bestanden, 6,2 % Fläche sind dem ruhenden und fließenden Verkehr vorbehalten. 3,3 % sind u. a. Brachflächen, Gewässer, Friedhöfe oder Moore.

Passend zu der in [Tabelle 2](#) dargestellten Bevölkerungsdichte verhält sich der Anteil an Siedlungsfläche der Landkreise: Den geringsten Anteil haben die Landkreise St. Wendel und Merzig-Wadern mit 11,7 bzw. 14,0 %. Der höchste Anteil ist im Regionalverband Saarbrücken mit 24,7 % festzustellen, gefolgt vom Landkreis Saarlouis mit 21,5 % Siedlungsfläche. Ein nahezu geschlossenes Siedlungsband erstreckt sich von den Städten St. Ingbert und Neunkirchen über die Landeshauptstadt Saarbrücken bis nach Dillingen (Saar).

Die zentralen Orte des Landes ordnen sich in einer Hierarchie von Ober-, Mittel- und Grundzentren. Im LEP TA Siedlung von 2006 wird lediglich Saarbrücken als Oberzentrum eingestuft. Als Mittelzentren sind elf Städte klassifiziert. Alle weiteren Gemeindezentren übernehmen die Funktion eines Grundzentrums.

Abbildung 2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland

## Zentrale Orte und raumordnerische Siedlungsachsen



Quelle: LEP Teilabschnitt Siedlung (Stand 2006)

Die Siedlungsachsen erster und zweiter Ordnung verlaufen zwischen den Mittelzentren, wobei lediglich Wadern als Mittelzentrum nicht an einer solchen Achse liegt. Alle fünf Achsen erster Ordnung gehen vom Oberzentrum Saarbrücken aus in Richtung der regional benachbarten Oberzentren:

- Mainz über Neunkirchen – St. Wendel
- Kaiserslautern über St. Ingbert – Homburg
- Trier über Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig
- Strasbourg über Sarreguemines
- Metz über Forbach

Drei Siedlungsachsen zweiter Ordnung ergänzen dies und beziehen die Mittelzentren Lebach und Blieskastel ein.

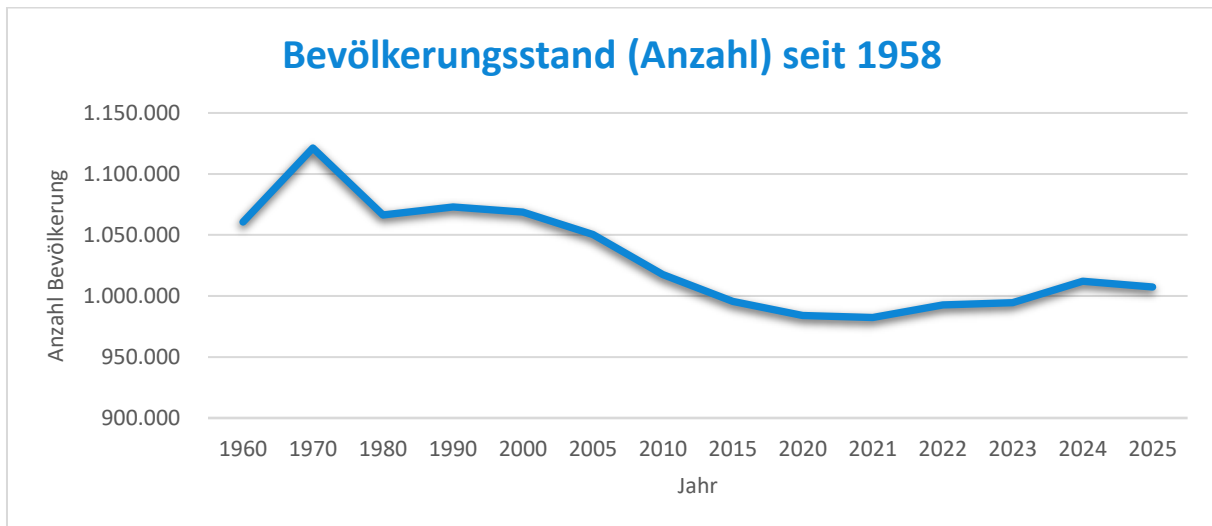
- Niedtal – Dillingen – Lebach – Neunkirchen – Homburg
- Saarbrücken – Lebach
- St. Ingbert – Blieskastel – Homburg

Die meisten dieser Hauptsiedlungsachsen weisen parallele Bahn- und Autobahnverbindungen auf. Zudem gibt es weitere Autobahnverbindungen, die jenseits der Siedlungsachsen verlaufen. Die einzigen Siedlungsachsen ohne Bahnerschließung sind Homburg – Blieskastel und Dillingen – Lebach.

## 2.1.2 Bevölkerungsstruktur

Das Saarland hat Stand 31.12.2025 insgesamt 1.007.342 Einwohner. Als Einwohner zählen alle Personen, die am Stichtag der Zählung in einer Stadt oder Gemeinde nach den Bestimmungen des Melderechts gemeldet sind inklusive Personen aus dem Ausland. Präzisere Angaben aus den Gemeindezahlen 2024 (über das Jahr 2023) sind [Tabelle 2](#) zu entnehmen. In den letzten 20 Jahren ist die Bevölkerung leicht zurückgegangen, wie die folgende Abbildung zeigt:

**Abbildung 3: Bevölkerungsstand Saarland 1958-2025**



Quelle: ZPS, Statistisches Bundesamt (Destatis) (Stand Juli 2026)

Nimmt man eine moderate Entwicklung von Geburtenhäufigkeit, Lebenserwartung und Bevölkerungswanderung an, soll nach Vorausberechnung des Statistischen Bundesamtes die Bevölkerung im Saarland 2030 bei rund 964.000 Einwohnern (-3,3 % gegenüber Ende 2024) liegen, 2040 bei 914.000 (-8,3 %) und bereits Mitte der 2040er Jahre sinkt sie auf unter 900.000 Einwohner.

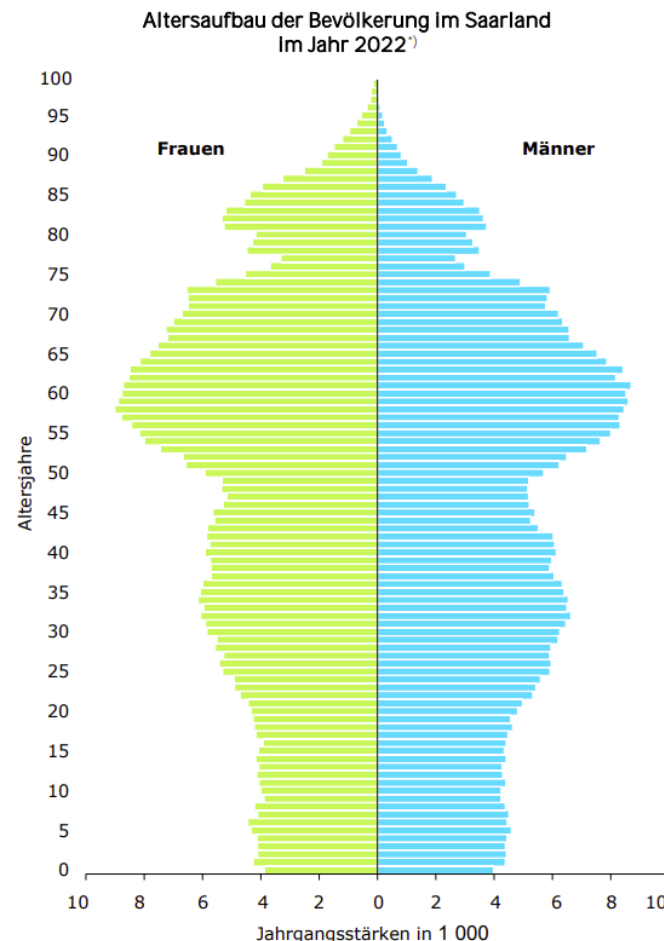
Relevant für den ÖPNV sind klassischerweise Altersgruppen, die noch nicht oder nicht mehr ein eigenes Auto bewegen können. Daher ist der Blick auf die Verteilung der Altersklassen interessant. Nach Angaben des Landesamtes für Statistik (Stand 31.12.2023) teilen sich diese prozentual wie folgt auf:

- 0 – 6 Jahre (Kleinkind, Vorschulalter): 5,1 %
- 6 – 18 Jahre (Schulpflicht, Ausbildung): 8,5 %
- 18 – 66 Jahre (Erwerbstätigkeit): 61,7 %
  - 18 – 30 Jahre: 12,6 %
  - 30- 50 Jahre: 23,1 %
  - 50 – 66 Jahre: 26,0 %
- Über 66 Jahre (Rentenalter): 24,7 %

Der im Saarland am stärksten vertretene Jahrgang ist 1963, gefolgt von 1964, 1961 und 1962. Abgesehen von Jahrgängen vor dem Zweiten Weltkrieg ist der Jahrgang 2012 der schwächste, gefolgt von 2013.

Es wird deutlich, dass die geburtenstarken Jahrgänge der 60er und 70er Jahre kurz vor dem Rentenalter stehen und die größte Gruppe in der Bevölkerung ausmachen. Grafisch erfasst dieses Phänomen auch die Bevölkerungspyramide:

**Abbildung 4: Bevölkerungspyramide Saarland**



*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland 2024 (Stand 21.01.2025)*

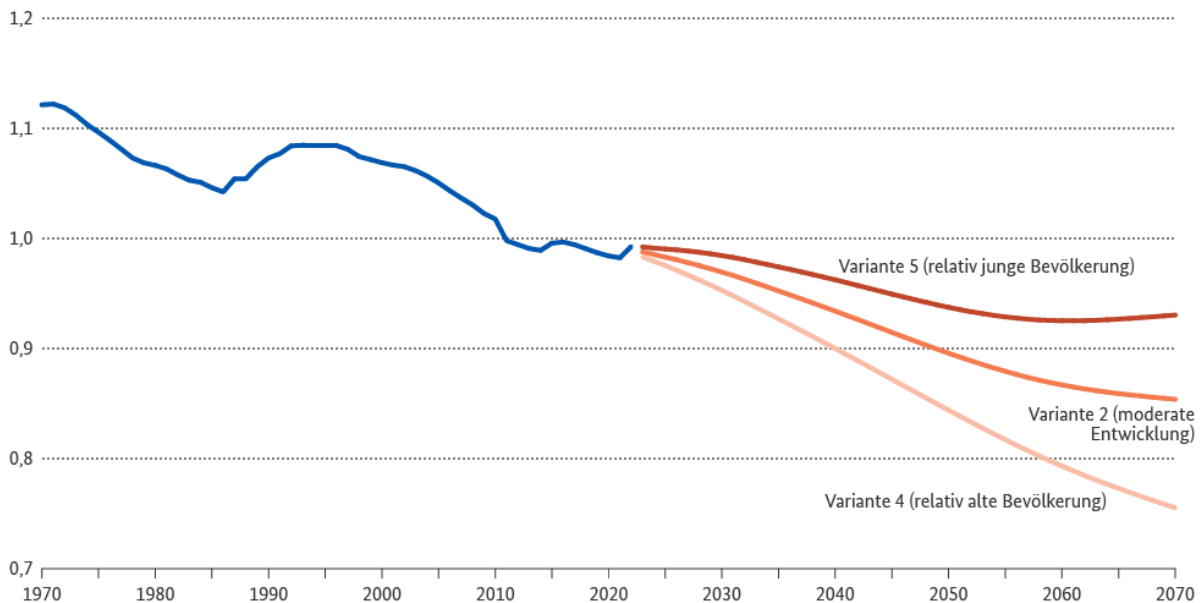
Dabei sind die städtischen Räume noch ausgeglichener. Die ländlichen Räume zeichnen sich durch einen stärkeren Bevölkerungsrückgang und eine stärkere Überalterung aus. Am stärksten betroffen ist hiervon der Landkreis St. Wendel. Dort gibt es einen Geburtenüberschuss von -7,3 % (saarlandweit: -6,0 %), einen Anteil der unter 20-Jährigen von 15,9 % (16,8 %) und einen Anteil der über 65-Jährigen von 26,1 % (24,7 %).

Betrachtet man zusätzlich zur Entwicklung der vergangenen Jahre und Jahrzehnte die prognostizierte Entwicklung in die Zukunft, so sind verschiedene Szenarien vorstellbar. Das Statistische Bundesamt hat 2023 eine Bevölkerungsvorausberechnung veröffentlicht, welche einen fortschreitenden Rückgang der Bevölkerungszahl prognostiziert. Wie in der folgenden Grafik dargestellt, sind die möglichen Entwicklungen in drei unterschiedlichen Szenarien aufgeführt.

**Abbildung 5: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2070**

## Bevölkerungszahl im Saarland, 1970–2070

Anzahl in Millionen



ab 2023: 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung  
Datenquelle: Statistisches Bundesamt  
Darstellung: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2023); Bildlizenz: CC BY-ND 4.0

BUND - LÄNDER  
DEMOGRAFIE  
PORTAL

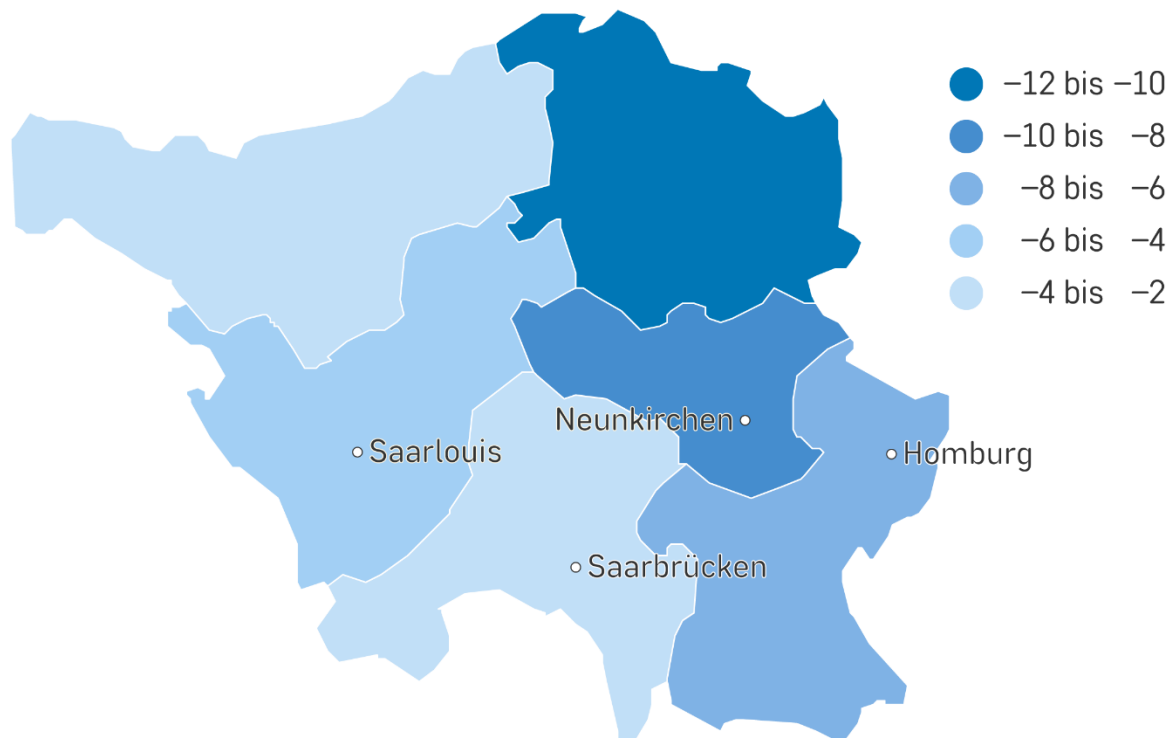
*Quelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Stand 2023)*

Vergleicht man die Varianten, stellt sich lediglich die Frage nach der Höhe des Rückgangs. Bei Variante 5 (dunkelorange) mit einer relativ jungen Bevölkerung werden im Jahr 2070 nur noch knapp 950.000 Menschen im Saarland leben. Die Variante mit der Prognose zu einer relativ alten Bevölkerung weist sogar einen Rückgang auf unter 800.000 Einwohner auf. Im Zuge der möglichen Entwicklung sind Wanderungen zwar mit einbezogen, jedoch ist dieser Teil der Prognose wohl am kritischsten zu bewerten. Durch die bereits angesprochenen weltpolitischen und auch klimaabhängigen Entwicklungen der nächsten Jahre und Jahrzehnte kann es hierbei auch zu unerwartet starken Abweichungen kommen.

Eine detailliertere Darstellung zeigt die folgende Grafik, auf welcher die prozentualen Veränderungen in den einzelnen Landkreisen des Saarlandes aufgeführt werden.

**Abbildung 6:** Veränderung der Bevölkerungszahl je Landkreis 2021-2045

## Veränderung der Bevölkerungszahl (in Prozent), 2021–2045



Daten: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Geometrische Grundlage: © GeoBasis-DE/BKG (2023)

Grafik: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2024); Bildlizenz: CC BY-ND 4.0



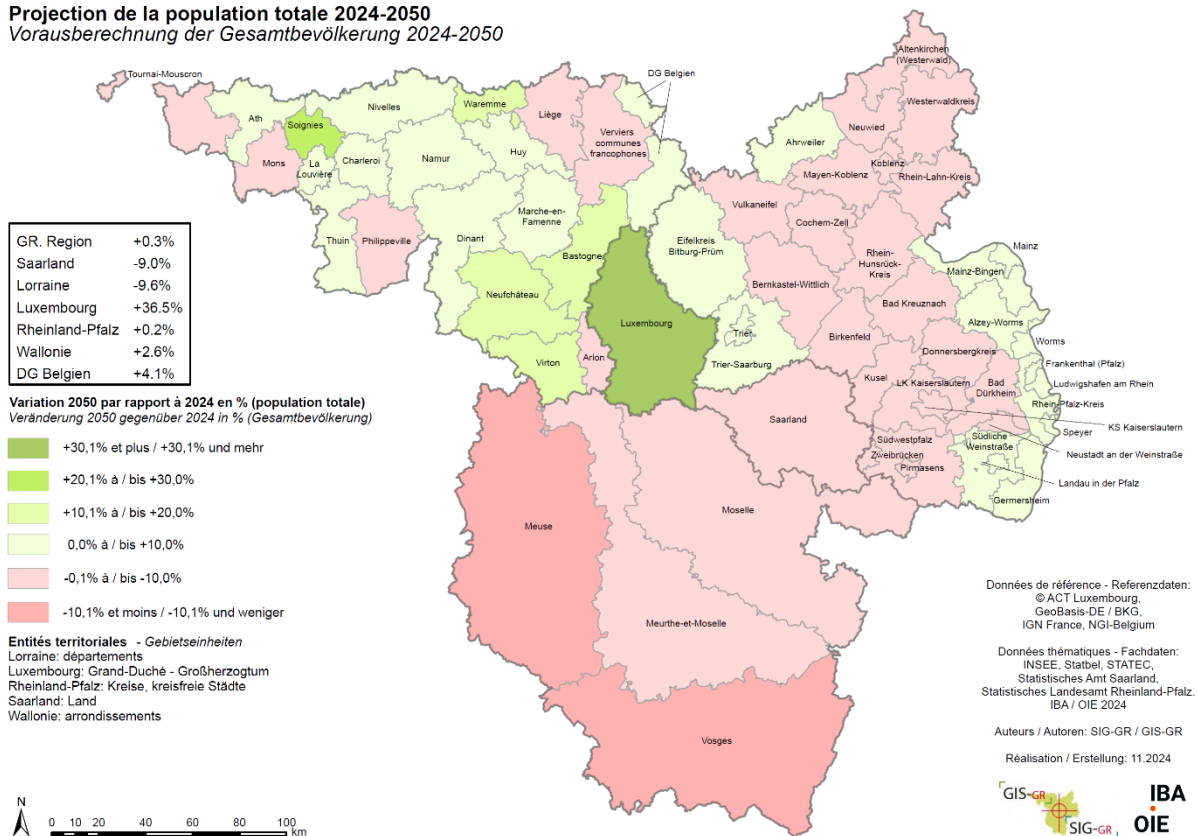
*Quelle: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (Stand 2023)*

Im Landkreis St. Wendel sind hier die höchsten Rückgänge prognostiziert (-12 bis -10 %). Der Landkreis Merzig und der Regionalverband Saarbrücken weisen die geringsten Veränderungen auf (-4 bis -2 %).

Um die zu erwartenden Entwicklungen bewerten und in einen ebenfalls verkehrlich relevanten, regionalen Kontext stellen zu können, ist ein Blick auf die Großregion um das Saarland ebenfalls sinnvoll.

## Abbildung 7: Bevölkerungsvorausberechnung bis 2050 Großregion (LUX, F, SL, RLP)

Projection de la population totale 2024-2050  
Vorausberechnung der Gesamtbevölkerung 2024-2050



Quelle: GIS-GR (Geographisches Informationssystem der Großregion)

Betrachtet man hierbei die direkt angrenzenden Gebiete, so weist insbesondere das Großherzogtum Luxemburg einen starken Anstieg bis 2050 von mehr als 30 % auf. Dies erklärt den gerade im Landkreis Merzig-Wadern unterdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgang aufgrund der für Pendler attraktiven Nähe zum Zielgebiet Luxemburg und das damit verbundene Mobilitätsbedürfnis zwischen beiden Regionen. Das westliche Rheinland-Pfalz mit den Landkreisen Trier-Saarburg und dem Eifelkreis im Norden, weisen einen leichten Anstieg von maximal 10 % auf. Das ebenfalls nördlich gelegene Birkenfeld sowie weitere Teile von Rheinland-Pfalz zeigen wiederum einen Rückgang von bis zu 10 %. Das gleiche Bild zeigt sich auch in Frankreich im Département Moselle. Minus 10 % und weniger werden hier bis 2050 vorhergesagt.

Aus diesen Entwicklungen lässt sich ableiten, dass ländliche Regionen im Vergleich zum urbanen Raum in den kommenden Jahrzehnten teils starke Rückgänge verzeichnen werden. Ein besonderes Augenmerk der Verkehrsplanung ist demzufolge, die Mobilität der im ländlichen Raum lebenden Menschen zu sichern und flexibel zu gestalten, um möglichst uneingeschränkte Teilhabe zu ermöglichen.

### 2.1.3 Mobilitätsverhalten im Saarland

Der **Modal Split** ist ein zentrales Instrument der Mobilitätsstatistik zur Analyse und Planung von Mobilitätsstrukturen. Er zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung und gibt damit Auskunft darüber, wie stark die einzelnen Verkehrsmodi (Motorisierter Individualverkehr (MIV), ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr sowie ggf. weitere ausdifferenzierbare Verkehrsmittel wie Carsharing oder E-Scooter) genutzt werden. Der Modal Split spiegelt nicht nur das

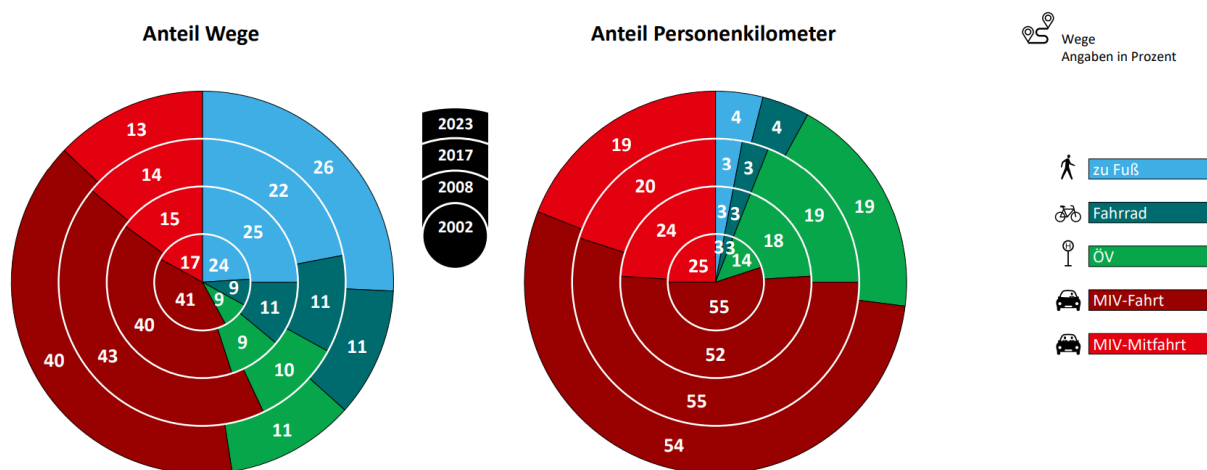
Mobilitätsverhalten einer Bevölkerung wider, sondern zeigt auch, inwieweit Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Effizienz im Mobilitätssektor bereits umgesetzt sind. Veränderungen im Modal Split sind häufig ein Indikator für erfolgreiche mobilitätspolitische und planerische Maßnahmen und bilden die Grundlage für zukünftige Entscheidungen in der Mobilitätsplanung.

Die Studie „Mobilität in Deutschland 2023“ (MiD 2023), die vom Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) in Zusammenarbeit mit über 60 regionalen Partnern durchgeführt wurde, gibt einen umfassenden Einblick in das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Zwischen Mai 2023 und Juni 2024 wurden bundesweit mehr als 218.000 Haushalte und rund 420.000 Personen befragt, um aktuelle Daten für die Verkehrsplanung auf Bundes- und Landesebene zu gewinnen.

### 2.1.3.1 Modal Split 2023

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bleibt bundesweit mit 40 % der selbst gefahrenen Wege und 13 % der Mitfahrten dominierend, verzeichnet aber einen leichten Rückgang gegenüber 2017 (43 % bzw. 14 %). Der öffentliche Verkehr (ÖPNV und öffentlicher Fernverkehr) verzeichnet einen Anstieg von 10 % auf 11 % der Wege, während der Radverkehr mit 11 % stabil bleibt. Den größten Zuwachs verzeichnet der Fußverkehr mit einem Anstieg von 22 % auf 26 % der Wege.

**Abbildung 8: MiD-Ergebnispräsentation bundesweiter Vergleich**



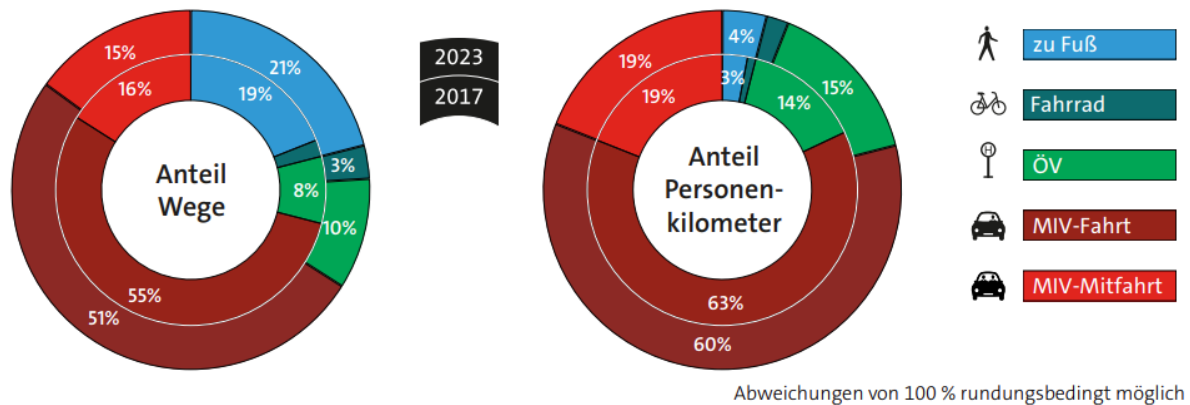
Quelle: MiD 2025 (Stand Datenerhebung 2023)

Das Bild der Mobilität in den Großstädten sieht dabei anders aus: 31 % der Wege werden hier zu Fuß zurückgelegt, fast gleichauf mit dem MIV-Anteil von 33 %. Das Fahrrad wird für 15 % der Wege genutzt, Bus und Bahn für 21 %.

Im Saarland nimmt der MIV mit 51 % in 2023 und die Mitfahrten mit 15 % einen noch größeren Stellenwert ein als im bundesweiten Vergleich. Positiv aufzuzeigen ist jedoch der Rückgang im Vergleich zu 2017 von 4 % beim MIV und 1 % bei der Mitfahrt. Der öffentliche Verkehr konnte dabei um 2 % zulegen. Das Fahrrad ist von 1 % auf 2 % angewachsen, nimmt im Vergleich zum Bund jedoch keine große Bedeutung ein. Entsprechend der Wege-Anteile sind auch die Anteile der Personenkilometer im Saarland beim MIV höher als beim öffentlichen Verkehr.

**Abbildung 9: MiD-Ergebnispräsentation Kurzbericht Saarland**

#### MODAL SPLIT anteilig



Quelle: MiD 2026 – Kurzbericht Saarland (Stand Datenerhebung 2023)

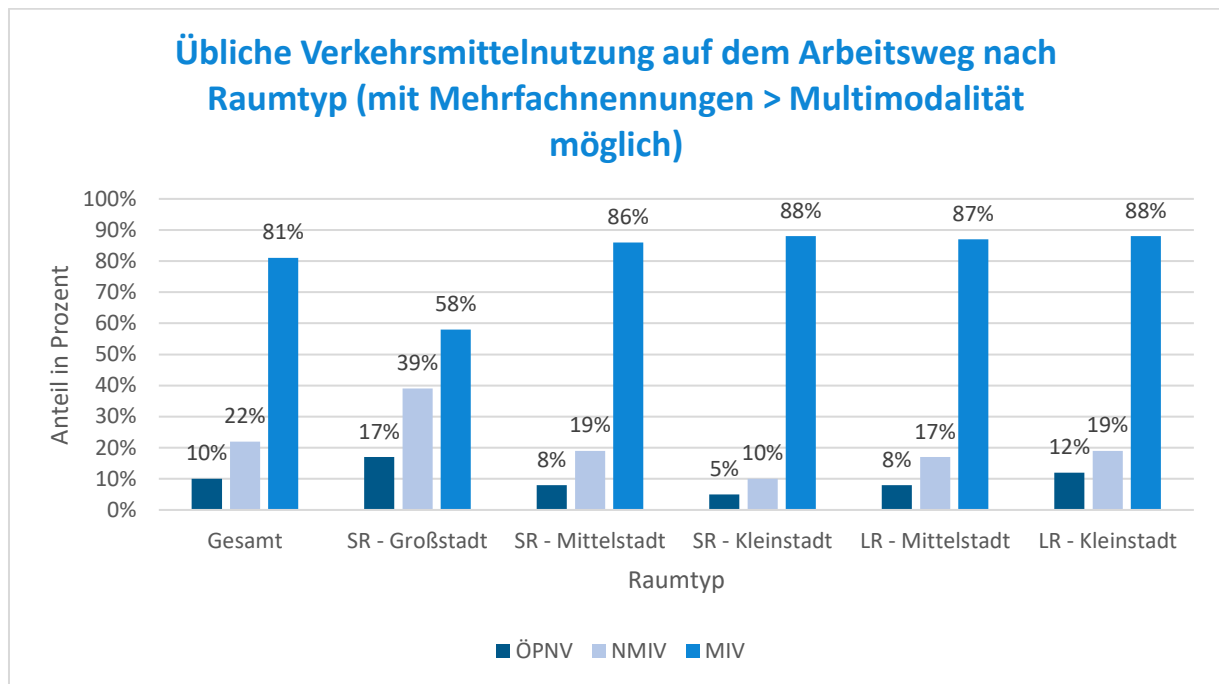
#### 2.1.3.2 Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg

Im Saarland nutzen nur knapp ein Drittel (32 %) der Menschen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß, Rad) auf ihrem Arbeitsweg, 81 % nutzen das Auto. In der Großstadt nutzt die Mehrheit (56 %) den Umweltverbund, aber auch hier benutzen 58 % der Arbeitenden das Auto (Mehrfachnennung möglich).

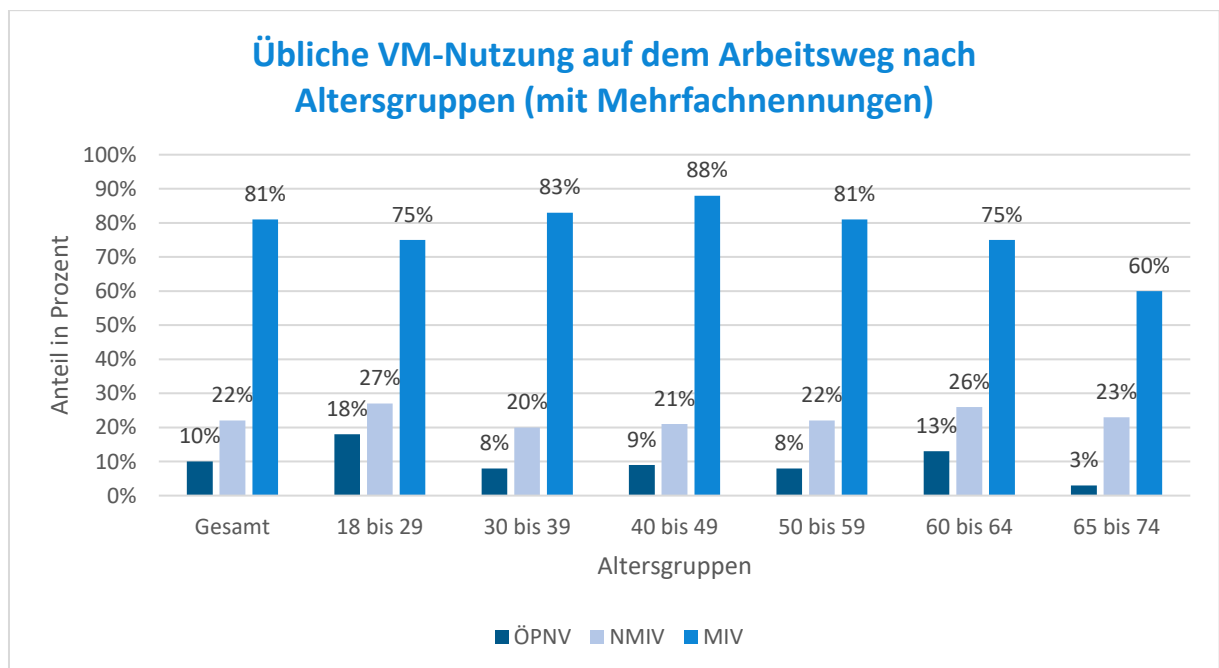
10 % der Menschen im Saarland nutzen den ÖPNV auf ihrem Arbeitsweg, je nach Raumtyp in dem die Menschen wohnen ist die Nutzung höher oder geringer. In der Großstadt nutzen 17 % den ÖPNV, in den anderen Raumtypen sind es zwischen 5 und 12 %. Stärkste ÖPNV - Nutzergruppe nach Altersklasse ist die Gruppe der 18- bis 29-Jährigen mit 18 %, die geringste Nutzung (3 %) weist die Gruppe der 65- bis 74-Jährigen auf.

Die Entfernung zur Arbeitsstätte liegt im Mittel bei 20,2 Kilometern, die große Mehrheit der Menschen (85 %) hat eine Entfernung von 0 bis 50 Kilometern zu ihrer Arbeitsstätte.

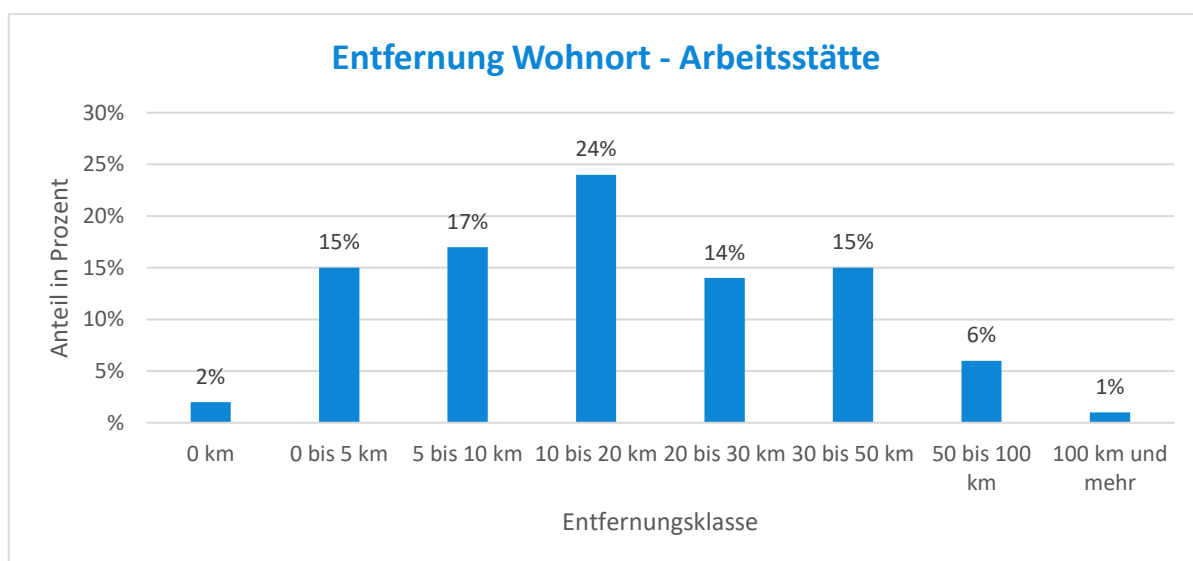
**Abbildung 10:** Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg nach Raumtyp



**Abbildung 11:** Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg nach Altersgruppen



**Abbildung 12: Entfernung Wohnort - Arbeitsstätte**



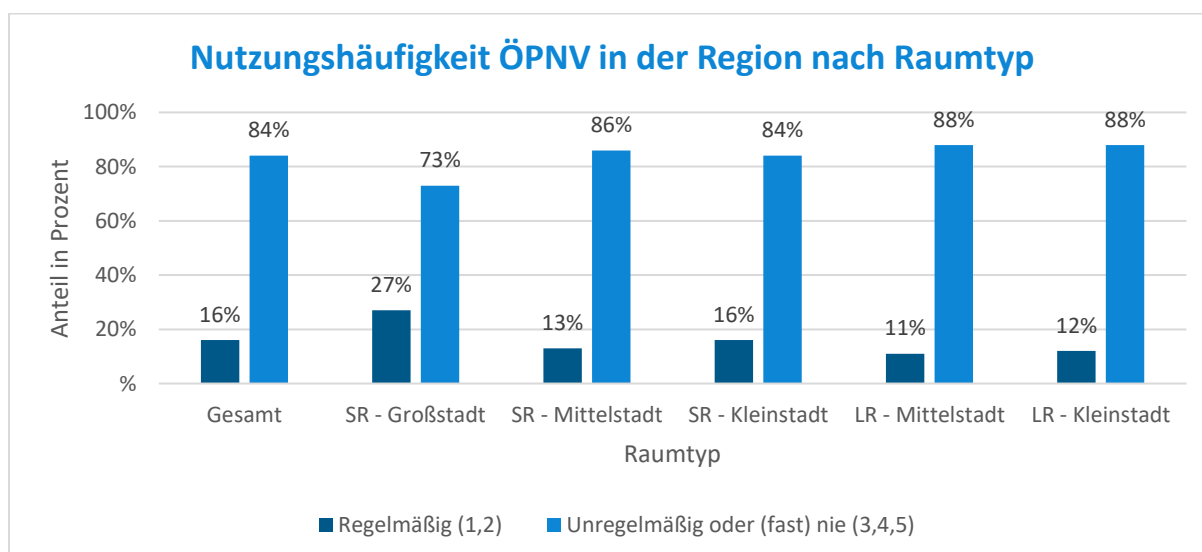
Quelle Abbildung 9-11: Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023; SR = Städtischer Raum; LR = Ländlicher Raum; NMIV = Nichtmotorisierter Individualverkehr

### 2.1.3.3 Allgemeine Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region

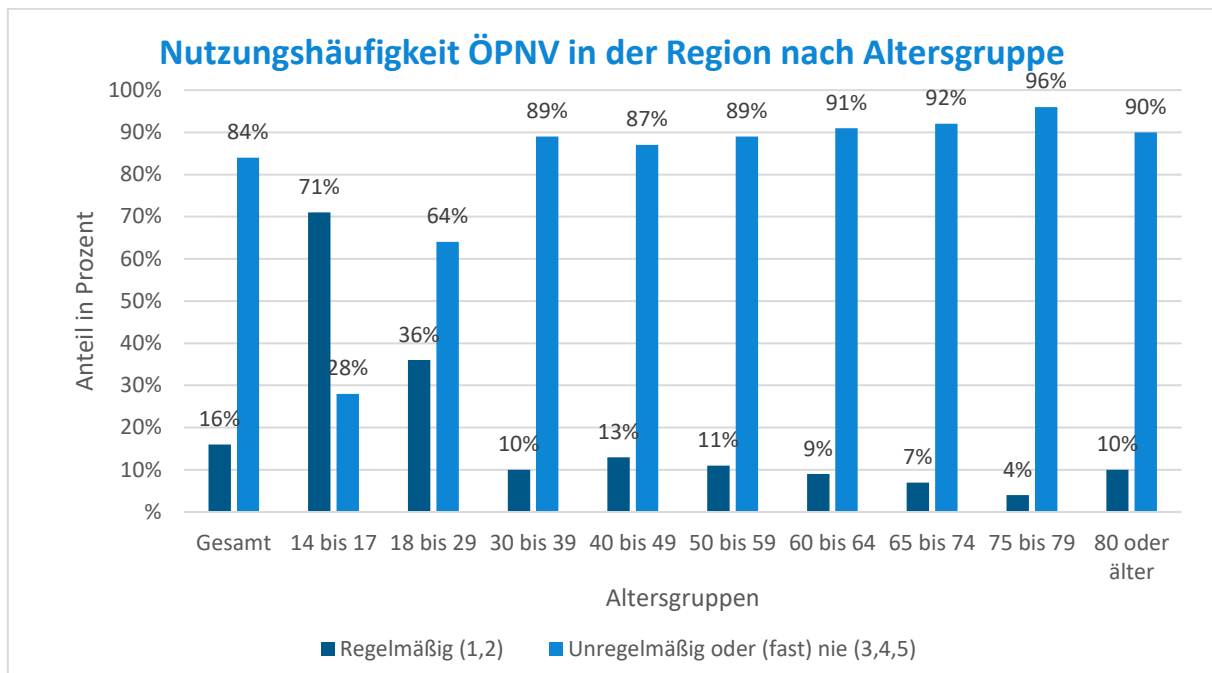
16 % der Menschen im Saarland nutzen regelmäßig (10 % (fast) täglich; 6 % 1-3 Tage pro Woche) den ÖPNV in der Region, 84 % nutzen ihn unregelmäßig oder (fast) nie. Bei einer anderen Aufteilung der Befragten kommt man zu folgenden Anteilen: 16 % regelmäßig Nutzende, 28 % Gelegenheitsnutzende und 56 % Nichtnutzende.

In der Großstadt ist der Wert der regelmäßig Nutzenden mit 27 % höher, 73 % nutzen den ÖPNV unregelmäßig oder (fast) nie. Der Anteil der regelmäßig Nutzenden ist in den Altersgruppen zwischen 14 und 17 Jahren (71 %) und 18 bis 29 Jahren (36 %) noch am meisten ausgeprägt. Bei den Altersgruppen über 30 Jahren sind mehr als 85 % unregelmäßig Nutzende.

**Abbildung 13: Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region nach Raumtyp**



**Abbildung 14: Nutzungshäufigkeit ÖPNV in der Region nach Altersgruppe**



Quelle Abbildung 13 & 14: Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023

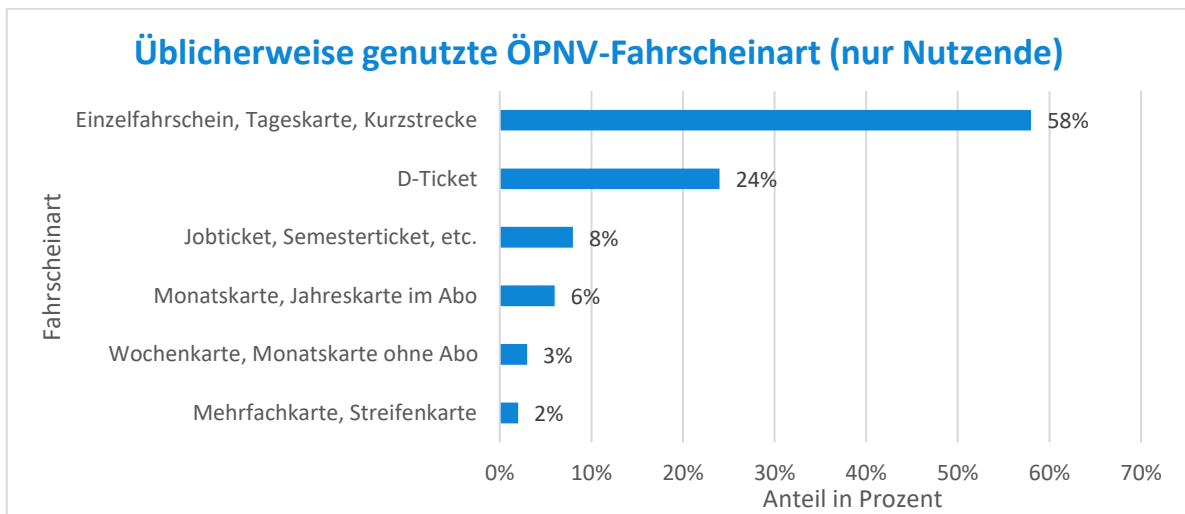
#### 2.1.3.4 Ticketnutzung im ÖPNV

Im Saarland nutzen nur 15 % der Menschen Abonnements im ÖPNV und 39 % nutzen Barfahrscheine, 43 % nutzen den ÖPNV gar nicht. In allen Raumtypen überwiegt die Nutzung von Barfahrscheinen (30 - 48 %) der Nutzung von Abonnements (14 - 26 %). Diese Ergebnisse deuten auf einen hohen Anteil von Gelegenheitsnutzenden im ÖPNV und einen geringen Anteil von regelmäßigen (tägliche bzw. fast tägliche Nutzung) Nutzenden hin.

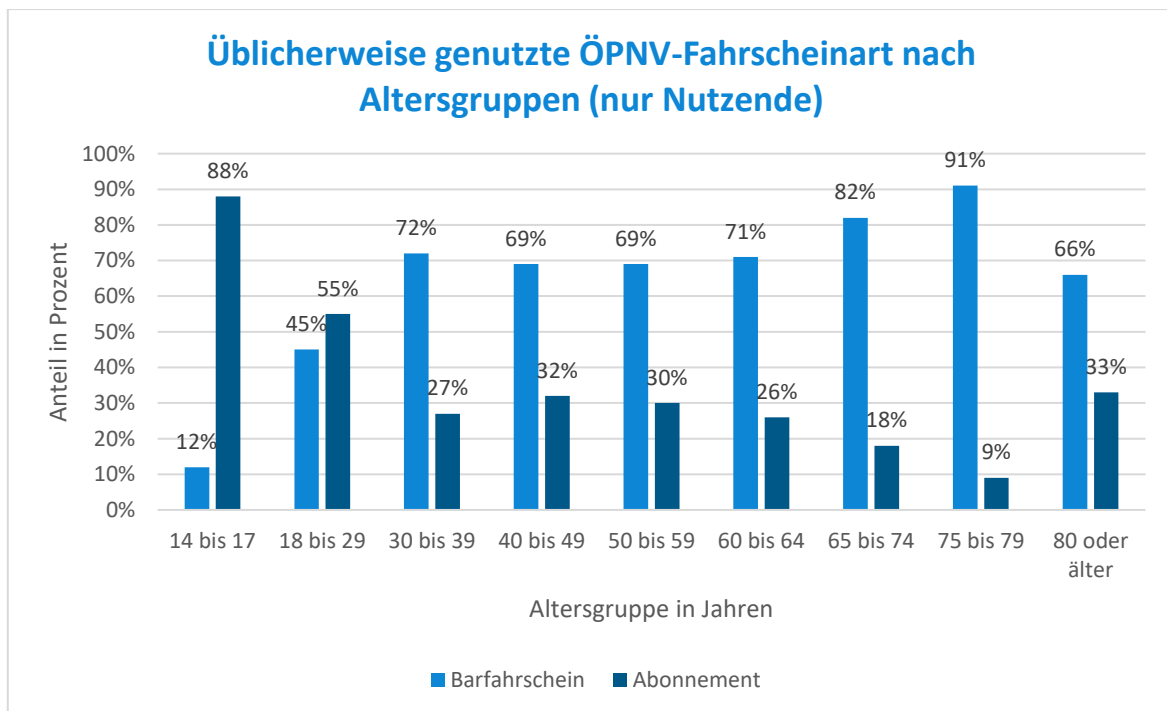
Auch wenn man die Nichtnutzenden aus der Statistik herausrechnet, überwiegt die Nutzung von Barfahrscheinen (62 %) derer von Abonnements (38 %). Abonnements stellen nur in den sehr jungen Zielgruppen die Mehrheit: 14-17 Jahre 88 %; 18-29 Jahre 55 %.

Bei der Statistik ist anzumerken, dass es sich hierbei um natürliche Personen und nicht um Beförderungsfälle handelt.

**Abbildung 15: Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrscheinart**



**Abbildung 16: Üblicherweise genutzte ÖPNV-Fahrscheinart nach Altersgruppen**

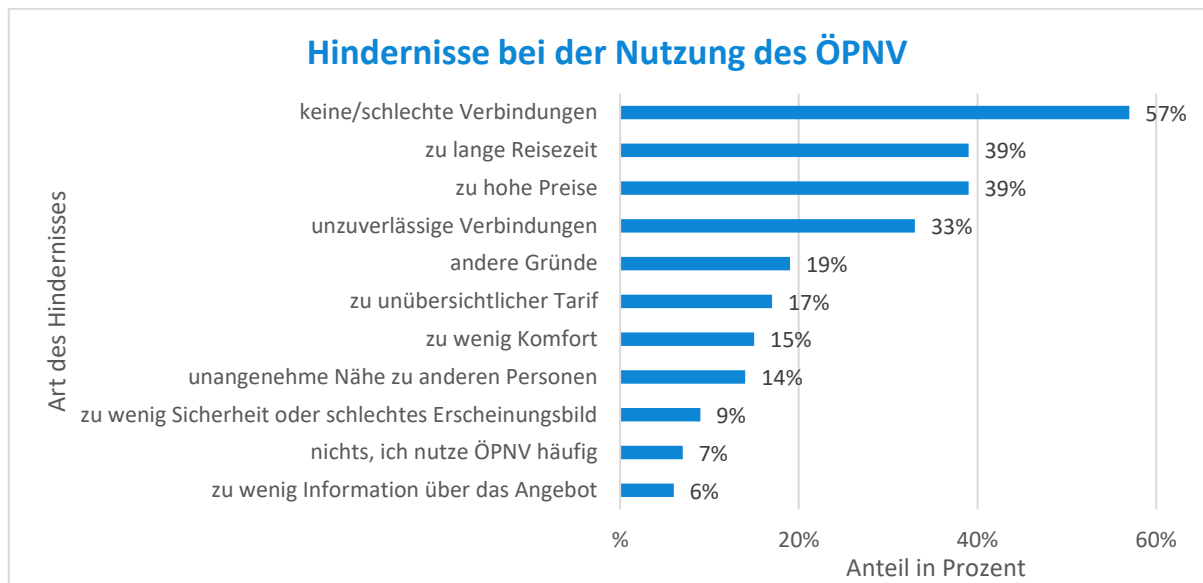


Quelle Abbildung 15 & 16: Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023

### 2.1.3.5 Hindernisse und Probleme bei der Nutzung des ÖPNV

Das mit Abstand größte Problem bzw. Hindernis im ÖPNV (57 % Zustimmung) für die Menschen im Saarland sind keine oder schlechte Verbindungen im ÖPNV. Weitere häufig genannte Probleme sind eine zu lange Reisezeit (39 %), zu hohe Preise (39 %) sowie unzuverlässige Verbindungen (33 %). Weitere genannte Hindernisse sind ein geringerer Komfortstandard (15 %), ein unübersichtlicher Tarif (17 %) und unangenehme Nähe zu anderen Personen (14 %).

**Abbildung 17: Hindernisse bei der Nutzung des ÖPNV**



Quelle: Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2023

Neben der Möglichkeit einer Haushaltsbefragung bei der MiD-Studie bestehen zur Erhebung von Mobilitätsdaten weitere Möglichkeiten. Mobilfunkdaten werden dem Käufer in anonymisierter und aggregierter Form zur Verfügung gestellt. Je nach Qualität der Daten kann der Nutzer anhand der Wegeketten feststellen, wo sich potenzielle Verkehrsströme befinden. Bei der Ermittlung von Schwachstellen in einem bestehenden ÖPNV-Netz können diese Daten wertvolle Hinweise liefern. Eine weitere Möglichkeit zur Analyse des Modal Split sind Verkehrsmodelle. Hierbei wird das Modell mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Datenquellen (Netz- und Strukturdaten, Verkehrszählungen, e-Ticketing-Daten etc.) versorgt, womit es anschließend durch einen hinterlegten Algorithmus Verkehrsbedürfnisse erstellen kann. Die Aussagekraft dieses Modells basiert jedoch stark auf der Qualität der eingespielten Daten. Derzeit wird ein Verkehrsmodell beim Landesbetrieb für Straßenbau in Neunkirchen neu aufbereitet. Möglicherweise kann dies bei der künftigen Fortschreibung des NVP und den darin entwickelten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV beitragen. Im Rahmen der Abarbeitung des Prüfauftrages 5 ([Kapitel 4.2](#)) sind diese Möglichkeiten zu berücksichtigen.

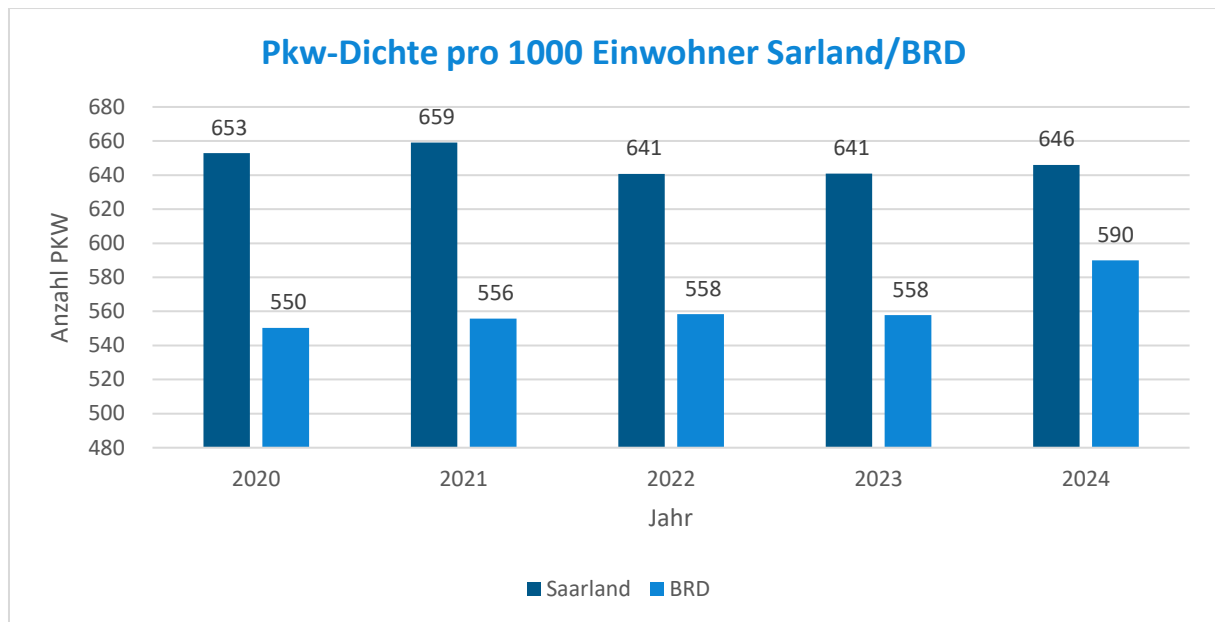
## 2.1.4 Motorisierter Individualverkehr

Die vorangegangenen Betrachtungen zum Modal Split im Saarland zeigen, dass der MIV eine besonders große Bedeutung spielt. Dieser zeichnet sich dadurch aus, dass der Nutzer in aller Regel frei über Zeiten und Wege entscheiden kann. Der MIV legt hierbei ein Verkehrsmittel mit Antrieb zu Grunde, in der Regel ein Verbrennungs- oder Elektromotor. Entsprechend ist die Nutzung des MIV mit direkten oder indirekten, umweltschädigenden Emissionen verbunden.

Die besonders hohe Bedeutung des MIV im Saarland hat unterschiedliche Gründe, unter anderem die hohe Dichte des Straßennetzes (v. a. Autobahnen) und damit einhergehende kurze Reisezeiten sowie die starke Zersiedelung im suburbanen und ländlichen Raum. Hier hat sich über Jahrzehnte eine hohe Pkw-Nutzung der Bevölkerung eingestellt. Alternativen wie der ÖPNV oder der Radverkehr konnten aufgrund struktureller Mängel, mangelnden Ausbaus und weiterer Faktoren in vielen Fällen keine Alternative darstellen.

Entsprechend ist die Verfügbarkeit eigener Pkw hoch, auch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt:

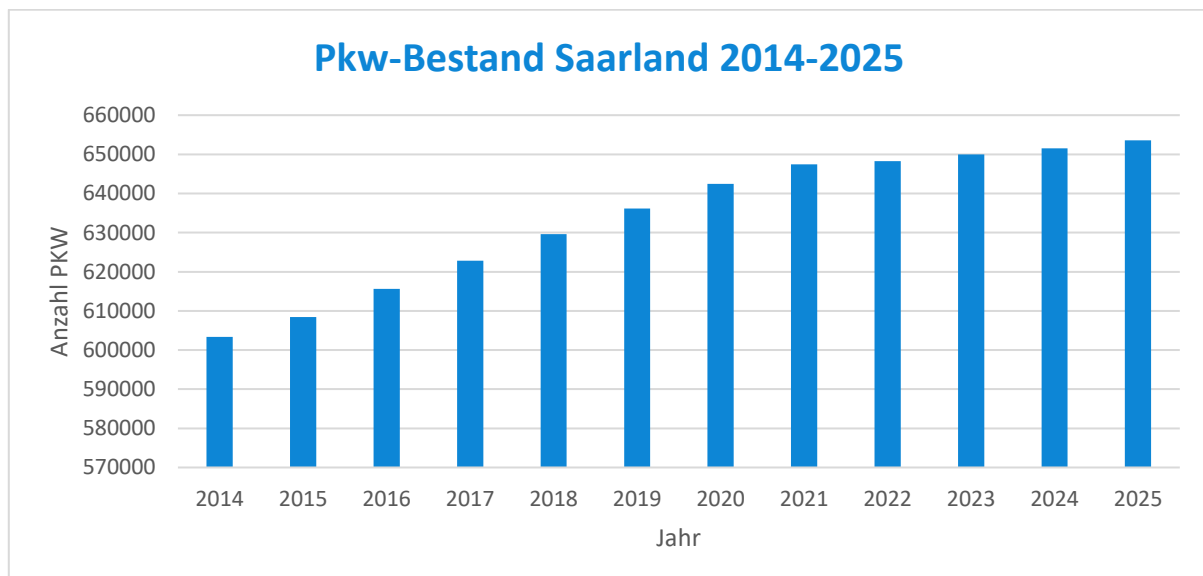
**Abbildung 18: Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner Saarland/BRD**



Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (Stand Juli 2026)

Der Begriff des Pkw umfasst im Sinne der Definition des MIV in dieser Darstellung auch Motorräder, Mopeds und motorisierte Wohnwagen.

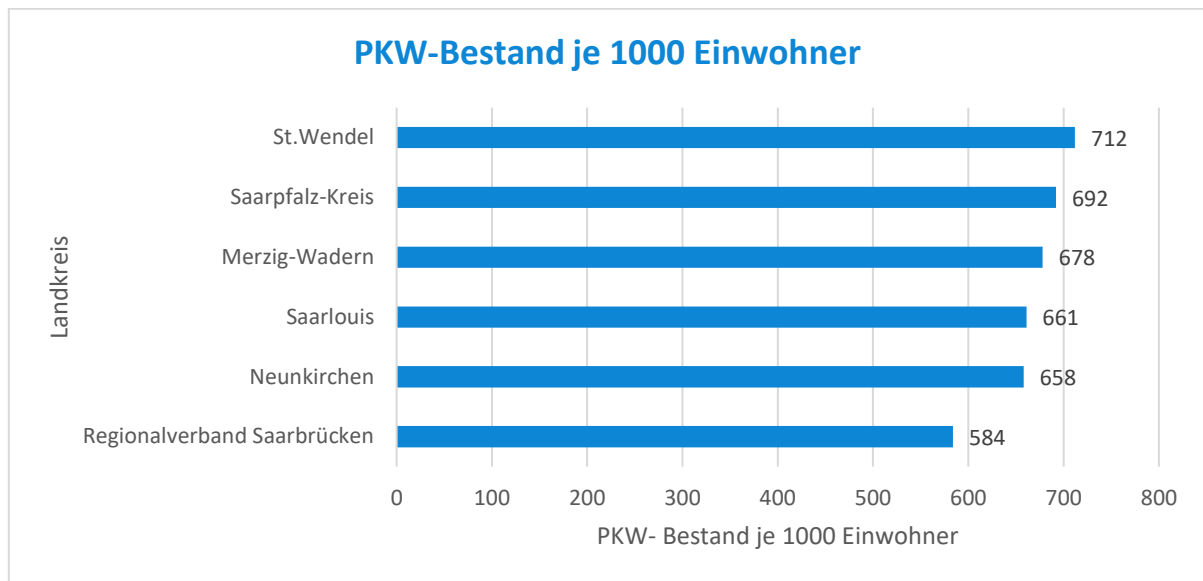
**Abbildung 19: Pkw-Bestand Saarland 2014-2025**



Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (Stand Juli 2026)

Der gesamte Pkw-Bestand belief sich bis zum Jahr 2025 auf 653.594 Pkw. Dies ist ein Anstieg im Vergleich zu 2014 von knapp 8,5 %, der wiederum die ungebrochene, dominante Rolle des MIV für die Bevölkerung im Saarland verdeutlicht.

**Abbildung 20: Pkw-Bestand je 1000 Einwohner je Landkreis**



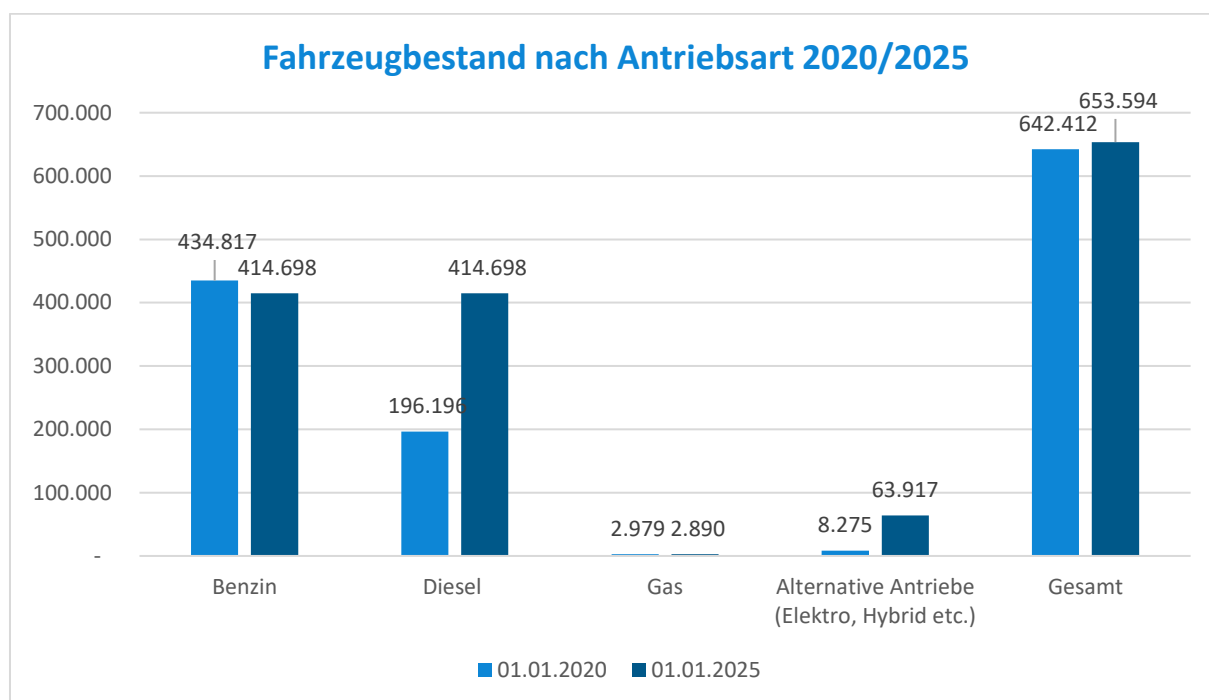
*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland (Stand Juli 2026)*

Betrachtet man die Statistik des Pkw-Bestandes in den einzelnen Landkreisen des Saarlandes, fällt die hohe Fahrzeugdichte im ländlichen Raum auf. An der Spitze liegt der Landkreis St. Wendel mit 712 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner. Je dichter der Landkreis besiedelt ist, desto geringer ist die Fahrzeugdichte. Im Regionalverband Saarbrücken, dem am dichtest besiedelten Gebiet sind es mit 584 fast 150 Pkw pro 1000 Einwohner weniger.

Die weiterhin starke Nutzung des MIV im Saarland widerspricht klar den Bestrebungen, eine Mobilitätswende herbeizuführen, um negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und das Klima zu reduzieren. Des Weiteren führt der hohe Flächenverbrauch für Straßen und Parkplätze zur Zerstörung natürlicher Lebensräume. Lärm, Feinstaub und der hohe Energieverbrauch verschärfen die Umweltbelastung zusätzlich und beeinträchtigen die Lebensqualität in Städten und Gemeinden.

Erste Maßnahmen im Bereich Klima- und Umweltschutz wurden bereits seit einiger Zeit gestartet, wie beispielsweise alternative Antriebe durch Elektrifizierung. Diese lösen jedoch nur einen geringen Teil der Problematik, insbesondere wenn eine finanzielle Stützung der Antriebswende durch den Staat nur eingeschränkt oder phasenweise erfolgt. In der folgenden Abbildung ist die Entwicklung des Pkw-Fahrzeugbestandes im Saarland nach Antriebsart noch einmal visuell dargestellt.

**Abbildung 21: Fahrzeugbestand nach Antriebsart 2020/2025**



Quelle: destatis – Statistisches Bundesamt (Stand Juli 2026)

Stand 01.01.2025 waren im Saarland insgesamt 63.917 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben (Elektro-/Hybrid mit und ohne Plug-In-Fahrzeuge) zugelassen. Dies ist ein prozentualer Anteil von 9,7 % am Gesamtvolumen. Im 5-Jahres-Vergleich von 2020 hat sich der Bestand um 8,4 % vergrößert. Im Bereich des ÖPNV (Omnibusse mit alternativem Antrieb) liegt die Zahl derzeit noch im zweistelligen Bereich und ist entsprechend vernachlässigbar.

#### 2.1.4.1 Straßeninfrastruktur

Das Saarland zeichnet sich durch eine hohe Dichte an Straßeninfrastruktur, darunter einige Bundesautobahnen und Bundesstraßen aus.

Derzeit besteht das Saarland aus den folgenden klassifizierten Straßen:

- Bundesautobahnen (A); 240 Km
- Bundesstraßen (B); 310 Km
- Landesstraßen 1.Ordnung (L, erste Ziffer 1); 872 Km
- Landesstraßen 2.Ordnung (L, erste Ziffer 2); 626 Km

Hinzu kommen Straßen der Gemeinden (5.523 Km, Stand 01.01.2024).

An allen Autobahnen und Bundesstraßen befinden sich Zählstellen, welche täglich die Verkehrsmengen detailliert erfassen. Insbesondere die tägliche Belastung durch MIV ist ein Hinweis auf Potentiale im Rahmen der Erstellung eines Nahverkehrsplanes. Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen täglichen (24h) Verkehrsmengen auf den bereits angesprochenen Straßenarten im Vergleich zwischen den Jahren 2018 und 2022. Die Daten sind durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) aufbereitet worden. Leider kommt es im Zuge dieser Messungen immer wieder zu Ausfällen oder Problemen bei der Datenübertragung, weswegen die Ergebnisse eher als Näherungswerte angesehen werden sollten. Teilweise sind Autobahnen wie die A620 aufgrund von fehlenden Daten nicht berücksichtigt.

**Tabelle 3: Verkehrsstärken auf saarländischen Autobahnen**

| Autobahnen |                  |              |              |             |
|------------|------------------|--------------|--------------|-------------|
| Nummer     | Messstelle       | Kfz/Tag 2018 | Kfz/Tag 2023 | Veränderung |
| A1         | Göttelborn       | 16.161       | 14.976       | -7%         |
| A1         | Hasborn          | 20.954       | 19.533       | -7%         |
| A1         | Holz             | 15.008       | 14.168       | -6%         |
| A1         | Kastel           | 18.465       | 17.352       | -6%         |
| A6         | AK Neunkirchen   | 42.527       | 40.056       | -6%         |
| A6         | Bexbach          | 51.523       | 47.140       | -9%         |
| A6         | Bischmisheim     | 41.802       | 39.383       | -6%         |
| A6         | Homburg          | 41.691       | 40.012       | -4%         |
| A6         | Kahlenberg       | 44.812       | 41.801       | -7%         |
| A8         | Bayrisch Kohlhof | 51.876       | 48.091       | -7%         |
| A8         | Dillingen-Mitte  | 45.341       | 44.663       | -1%         |
| A8         | Einöd            | 35.988       | 31.705       | -12%        |
| A8         | Elversberg       | 56.677       | 51.961       | -8%         |
| A8         | Heusweiler       | 38.173       | 35.122       | -8%         |
| A8         | Hülzweiler       | 31.884       | 29.659       | -7%         |
| A8         | Limbach          | 46.819       | 42.626       | -9%         |
| A8         | Mechern          | 33.876       | 32.499       | -4%         |
| A8         | Spiesen          | 51.965       | 47.426       | -9%         |
| A8         | Steinrausch      | 41.541       | 37.312       | -10%        |
| A62        | Sötern           | 14.782       | 14.895       | 1%          |
| A623       | Camphausen       | 37.786       | 34.857       | -8%         |
| A623       | Hühnerfeld       | 39.626       | 35.966       | -9%         |
| A623       | Jägersfreude     | 40.201       | 37.376       | -7%         |

Quelle: BAST – Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (Stand 2026)

Für die wichtige A 620 fehlen Daten an Messstellen, daher berücksichtigt Tabelle 2 nur solche mit Daten für beide Vergleichszeiträume. Mit über 51.000 Kfz / Tag ist die A 8 bei Elversberg 2023 die am stärksten frequentierte Autobahn der Region.

**Tabelle 4: Verkehrsstärke auf saarländischen Bundesstraßen**

| Bundesstraße |                      |              |              |             |
|--------------|----------------------|--------------|--------------|-------------|
| Nummer       | Name                 | Kfz/Tag 2018 | Kfz/Tag 2023 | Veränderung |
| B10          | Eppelborn            | 7.320        | 7.351        | 0%          |
| B41          | SB-Neue Bremm        | 11.162       | 10.313       | -8%         |
| B51          | Bous                 | 15.641       | 15.168       | -3%         |
| B51          | OU Besseringen       | 11.107       | 9.773        | -12%        |
| B51          | Rilchingen-Hanweiler | 11.841       | 11.633       | -2%         |
| B269         | Ensdorf              | 16.572       | 16.766       | 1%          |

|      |                |        |        |      |
|------|----------------|--------|--------|------|
| B406 | Nennig-Ost     | 12.715 | 6.354  | -50% |
| B406 | Nennig-Zoll    | 12.400 | 13.631 | 10%  |
| B406 | Güdingen-Unner | 7.361  | 6.603  | -10% |

*Quelle: BAST – Bundesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Stand 2026)*

Zwischen 2018 und 2023 ist das Verkehrsaufkommen an den meisten Messstellen auf saarländischen Autobahnen deutlich zurückgegangen. An nahezu allen erfassten Standorten mit aussagekräftiger Datenbasis wurden Rückgänge der täglichen Fahrzeugzahlen verzeichnet, wobei lediglich die Messstellen Sötern (A62) und Dillingen-Mitte (A8) konstante Verkehrsbelastung aufweisen. Besonders starke Rückgänge traten an den Standorten Einöd (A8) mit minus 12 % und Steinrausch (A8) mit minus 10 % auf. Trotz des allgemeinen Rückgangs zählen einige Messstellen auch 2023 weiterhin zu den meistbefahrenen Abschnitten. Dazu gehören Elversberg (A8) mit 51.961 Fahrzeugen pro Tag als auch Bayrisch Kohlhof (A8) mit 48.091, Bexbach (A6) mit 47.140 und Spiesen (A8) mit 47.426 Kfz pro Tag.

Dennoch lässt sich ein Trend zu sinkendem Verkehrsaufkommen erkennen. Dieser Rückgang könnte unter anderem auf veränderte Mobilitätsgewohnheiten, verstärkte Nutzung von Telearbeit, strukturelle Entwicklungen im Saarland, Umleitungen und Baustellen oder gezielte verkehrspolitische Maßnahmen zurückzuführen sein.

Auch auf den saarländischen Bundesstraßen ist zwischen 2018 und 2023 ein spürbarer Rückgang des Verkehrsaufkommens zu verzeichnen. An den meisten Messstellen wurden deutliche Rückgänge bei den täglichen Fahrzeugzahlen beobachtet, was auf eine generelle Entlastung dieser Verkehrsachsen hindeutet. Besonders auffällig ist der Rückgang an der Messstelle Nennig-Ost (B406), wo das Verkehrsaufkommen um minus 50 % sank – der stärkste Rückgang unter den beobachteten Strecken. Diese drastische Veränderung deutet womöglich auf eine Umleitung, eine Änderung der Zählweise oder infrastrukturelle Maßnahmen hin – etwa eine Umverlagerung des Verkehrs auf eine benachbarte Strecke. Auch an den Messstellen OU Besseringen (B51) mit minus 12 %, Nennig-Zoll (B406) mit minus 10% und Unner (B406) mit minus 10 % wurde ein markanter Rückgang verzeichnet.

Die einzige Messstelle mit einem Zuwachs ist Ens Dorf (B269) mit einem leichten Anstieg von 1 %. Die grundsätzlichen Ursachen für die Entwicklung und den Rückgang des Verkehrsaufkommens dürften ähnlich gelagert sein wie bei den Autobahnen.

### 2.1.5 Arbeitsplatzstruktur

Das Saarland und die angrenzende Region waren historisch bedingt stark schwerindustriell geprägt. In der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde deren Anteil durch die Globalisierung und andere Faktoren merklich verringert, was einen Strukturwandel hervorgerufen hat. Dieser dauert bis heute an und wirkt sich auch auf die Beschäftigten aus. Der Anteil der Arbeitskräfte an einzelnen, großen Standorten, die gut an den ÖPNV angebunden sind, verlagert sich in die Fläche und diversifiziert sich immer stärker. Gerade die Ansiedlung vieler Gewerbegebiete in Ortsrandlagen stellen für die Mobilität eine Herausforderung dar, die mit der Anbindung zentraler Hütten- oder Bergwerksstandorte nicht mehr vergleichbar ist.

**Tabelle 5: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Saarland**

| Berichtsmonat  | Sozialversicherungs-<br>pflichtig Beschäftigte | Ausschließlich<br>geringfügig<br>Beschäftigte | Sozialversicherung<br>spflichtige<br>Auszubildende |
|----------------|------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| Dezember 2025  | 387.140                                        | 54.940                                        | 19.870                                             |
| September 2024 | 394.040                                        | 56.210                                        | 19.600                                             |
| September 2019 | 395.990                                        | 64.100                                        | 20.450                                             |
| September 2014 | 377.120                                        | 72.610                                        | 21.500                                             |
| September 2009 | 356.190                                        | 73.370                                        | 24.340                                             |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand Juli 2026)

Im 5-Jahres-Vergleich ist dies ein Verlust von lediglich 0,5 %, was trotz vielerorts stattfindendem Stellenabbau auf einen stabilen Arbeitsmarkt hindeutet. Davon sind 206.090 Beschäftigte Männer und 181.050 Frauen. Der größte Teil ist derzeit zwischen 35 und 39 Jahre alt.

Hinzu kommen 54.940 geringfügig Beschäftigte sowie 19.870 Azubis. Beide Segmente sind weisen einen stärkeren und stetigeren Rückgang auf.

Betrachtet man die Struktur bezogen auf die einzelnen Landkreise des Saarlandes, ergibt sich folgendes Bild:

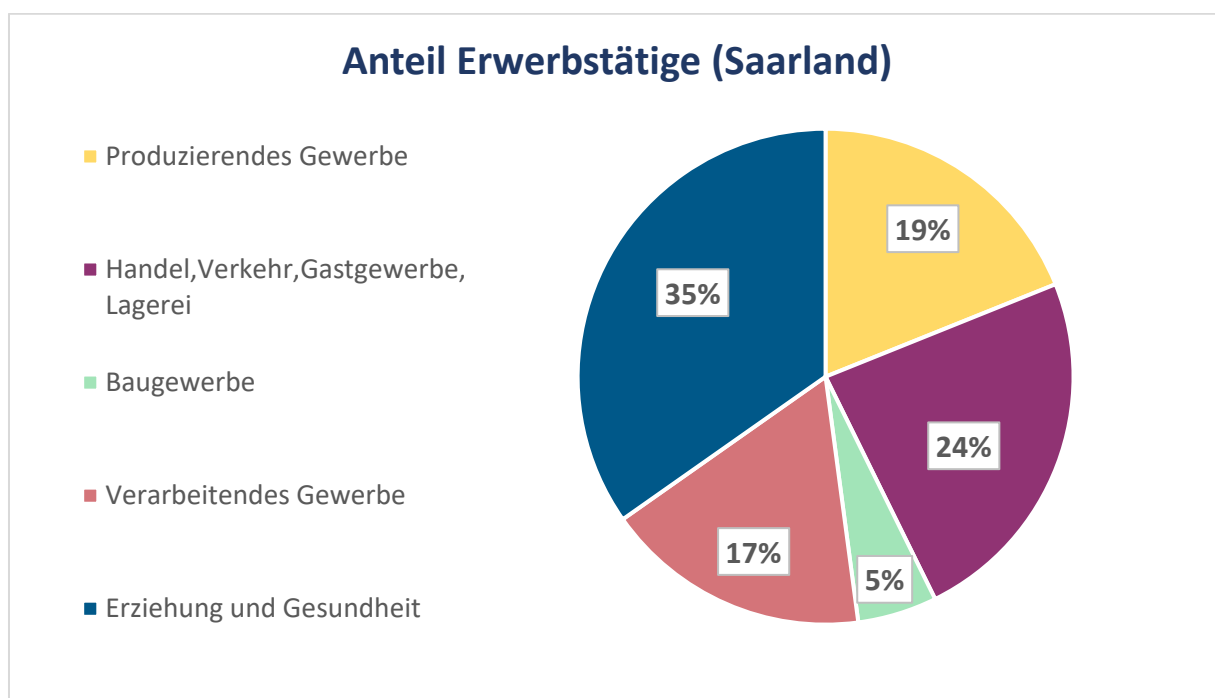
**Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je Landkreis**

| Landkreis                   | Anzahl<br>Beschäftigte | Auszubildende |
|-----------------------------|------------------------|---------------|
| Regionalverband Saarbrücken | 156.000                | 7.630         |
| Saarlouis                   | 66.150                 | 3.480         |
| Saarpfalz-Kreis             | 65.280                 | 3.120         |
| Neunkirchen                 | 40.240                 | 2.160         |
| Merzig-Wadern               | 30.740                 | 1.880         |
| Sankt Wendel                | 28.730                 | 1.600         |
| <b>Summe</b>                | <b>387.140</b>         | <b>19.870</b> |

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand Juli 2026)

Die Industrie und das verarbeitende Gewerbe sind nach wie vor ein wichtiges Standbein der saarländischen Wirtschaft, insbesondere der Maschinenbau, die Automobilzulieferindustrie und die Unternehmen der Stahlverarbeitung. Allerdings ist der Anteil der Beschäftigten in diesem Sektor leicht rückläufig, was sowohl auf die Automatisierung als auch auf den internationalen Wettbewerb zurückzuführen ist.

**Abbildung 22: Erwerbstätige je Gewerbesektor 2024**



*Destatis Statistisches Bundesamt (Stand 2025)*

Neben dem bereits angesprochenen Rückgang in Bereichen wie der Automobilindustrie wächst gleichzeitig die Bedeutung des Dienstleistungssektors, der mittlerweile den größten Anteil an der Beschäftigung aufweist. Besonders stark ist das Wachstum im Gesundheits- und Sozialwesen sowie bei IT- und digitalen Dienstleistungen. Auch öffentliche Dienstleistungen wie Verwaltung, Bildung und Forschung bieten eine stabile Beschäftigungsbasis. Diese sind im Diagramm dem Sektor „sonstige Wirtschaftsbereiche“ zugeordnet.

Land- und Forstwirtschaft sowie Tourismus haben nur einen geringen Anteil an der Beschäftigungsstruktur, gewinnen aber im Kontext von Nachhaltigkeit und Regionalentwicklung zunehmend an Bedeutung.

Die bereits angesprochenen Schwerpunkte der Beschäftigten sind räumlich breit über alle Landkreise verteilt. Nachfolgend werden die 44 größten privatwirtschaftlichen Unternehmen sowie deren Mitarbeiterzahlen aufgeführt.

**Tabelle 7: Die 44 größten privatwirtschaftlichen Unternehmen des Saarlandes**

| Nr. | Unternehmen           | Beschäftigte im Saarland | Landkreis                   | Standort            | Anbindung Landesnetz                              |
|-----|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------|---------------------------------------------------|
| 1   | ZF Friedrichshafen AG | 9.000                    | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken         | MS                                                |
| 2   | Saarstahl Konzern     | 4.300                    | Regionalverband Saarbrücken | Völklingen, Burbach | Bahnhof Völklingen, Hp Saarbrücken-Burbach<br>R13 |

|    |                                           |       |                             |                                      |                                                                                                                                                                  |
|----|-------------------------------------------|-------|-----------------------------|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3  | AG der Dillinger Hüttenwerke              | 3.600 | Saarlouis                   | Dillingen                            | Bahnhof Dillingen/Saar<br>R5/X5                                                                                                                                  |
| 4  | Robert Bosch GmbH                         | 2.800 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg                              | Homburg (Saar)<br>Hbf<br>R8                                                                                                                                      |
| 5  | Schaeffler Technologies GmbH & Co. KG     | 2.000 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg                              | R8                                                                                                                                                               |
| 6  | Fresenius Medical Care                    | 2.000 | Sankt Wendel                | St. Wendel                           | -                                                                                                                                                                |
| 7  | Villeroy & Boch AG                        | 1.800 | Merzig-Wadern               | Mettlach                             | Bahnhof Mettlach                                                                                                                                                 |
| 8  | Globus SB Warenhaus Holding GmbH & Co. KG | 1.800 | Saarland gesamt             | WND, SB, NK, Losheim, Einöd, VK, SLS | Bahnhöfe St. Wendel, Neunkirchen (Saar) Hbf, Völklingen, Saarlouis Hbf und Hp Einöd (Saar), VK: R13, Losheim: R1/X1, SLS: R5, WND: R2/4/12, NK: R6/X6, Einöd: R7 |
| 9  | Festo AG & Co. KG                         | 1.600 | Saarpfalz-Kreis             | St. Ingbert                          | -                                                                                                                                                                |
| 10 | HYDAC International GmbH                  | 1.600 | Regionalverband Saarbrücken | Neuweiler                            | -                                                                                                                                                                |
| 11 | Original Wagner Pizza GmbH                | 1.600 | Sankt Wendel                | Braunshausen                         | -                                                                                                                                                                |
| 12 | Hager Electro GmbH                        | 1.500 | Saarpfalz-Kreis             | Blieskastel-Webenheim                | R10                                                                                                                                                              |
| 13 | Ludwig Schokolade GmbH & Co. KG           | 1.100 | Saarlouis                   | Saarlouis                            | Saarlouis Hbf<br>R5                                                                                                                                              |
| 14 | Gebrüder Meiser GmbH                      | 1.100 | Saarlouis                   | Schmelz-Limbach                      | -                                                                                                                                                                |
| 15 | CQLT Saargummi Deutschland GmbH           | 950   | Merzig-Wadern               | Büschfeld                            | R3                                                                                                                                                               |
| 16 | Ursapharm Arzneimittel GmbH & Co. KG      | 900   | Regionalverband Saarbrücken | Bübingen                             | Hp Bübingen                                                                                                                                                      |
| 17 | ThyssenKrupp Automotive Body Solutions    | 900   | Merzig-Wadern               | Wadern                               | R2                                                                                                                                                               |
| 18 | Purem by Eberspächer GmbH & Co. KG        | 900   | Saarpfalz-Kreis             | Homburg                              | Hp Neunkirchen (Saar)-Wellesweiler                                                                                                                               |

|    |                                                             |     |                             |                      |                                   |
|----|-------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| 19 | kohlpharma GmbH                                             | 900 | Merzig-Wadern               | Merzig               | -                                 |
| 20 | Nemak Dillingen GmbH & Co. KG                               | 900 | Saarlouis                   | Dillingen            | -                                 |
| 21 | Peter Gross Bau Holding GmbH                                | 800 | Saarpfalz-Kreis             | St. Ingbert          | -                                 |
| 22 | SAP AG                                                      | 800 | Saarpfalz-Kreis             | St. Ingbert          | Bahnhof St. Ingbert<br>R6, X6     |
| 23 | Cosmos Direkt                                               | 800 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken          | Haltestelle Uhlandstr.<br>R10     |
| 24 | BPS Dienstleistungsge<br>sellschaft mbH &<br>Co. KG         | 800 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken          | -                                 |
| 25 | Möbel Martin B.V.<br>& Co. KG                               | 750 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken          | -                                 |
| 26 | Michelin Reifenwerke KGaA                                   | 700 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg              | -                                 |
| 27 | Karlsberg Gruppe                                            | 700 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg              | Homburg (Saar) Hbf<br>R7, R8, R14 |
| 28 | Diehl Defence GmbH & Co. KG                                 | 700 | Sankt Wendel                | Nonnweiler           | -                                 |
| 29 | ThyssenKrupp Gerlach GmbH                                   | 600 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg              | R14                               |
| 30 | NR Neue Raum- & Umweltpflege GmbH & Co. KG Gebäudereinigung | 600 | Saarlouis                   | Saarwellingen        | -                                 |
| 31 | SSG Saar-Service GmbH                                       | 600 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken          | Haltestelle Kieselhumes           |
| 32 | Hörmann KG Freisen                                          | 600 | Sankt Wendel                | Freisen, Eckelhausen | R20 (Eckelhausen)                 |
| 33 | Saar Stahlbau GmbH                                          | 600 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken-Burbach  | Hp Burbach Mitte                  |
| 34 | Leistenschneider GmbH                                       | 600 | Saarlouis                   | Lebach               | R3                                |
| 35 | Dr. Theiss Naturwaren GmbH                                  | 600 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg              | R7, R8, R14                       |
| 36 | Dachser SE                                                  | 600 | Saarlouis                   | Überherrn            | -                                 |

|    |                                         |     |                             |                     |                                    |
|----|-----------------------------------------|-----|-----------------------------|---------------------|------------------------------------|
| 37 | CELESTA GmbH                            | 600 | Saarpfalz-Kreis             | Homburg             | -                                  |
| 38 | ORBIS SE                                | 500 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken-Burbach | Hp Saarbrücken-Burbach             |
| 39 | Treofan Germany GmbH & Co. KG.          | 500 | Neunkirchen                 | Neunkirchen         | Hp Neunkirchen (Saar)-Wellesweiler |
| 40 | Hörmann KG Eckelhausen                  | 500 | Sankt Wendel                | Nohfelden           | R20                                |
| 41 | Stahl- und Apparatebau Hans Leffer GmbH | 500 | Regionalverband Saarbrücken | Dudweiler           | -                                  |
| 42 | Klima Becker Gruppe GmbH                | 500 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken-Burbach | Hp Saarbrücken-Burbach             |
| 43 | Unimed GmbH                             | 500 | Merzig-Wadern               | Wadern-Noswendel    | R3                                 |
| 44 | Standard Gebäudereinigung Jacobs GmbH   | 500 | Regionalverband Saarbrücken | Saarbrücken         | -                                  |

*Quelle: IHK Saarland (Stand Augusti 2025). Viele Unternehmen beschäftigen ihre Arbeitnehmer an verschiedenen Standorten! Angaben zum SPNV: Einzugsradius von 1 km zu Grunde gelegt.*

Wie bereits erwähnt, macht sich im Gesundheits- und Sozialwesen ein Beschäftigungszuwachs bemerkbar. In Summe sind an allen Krankenhausstandorten des Saarlandes derzeit knapp 20.000 Personen beschäftigt (inkl. Teilzeit und Praktikanten, Quelle: Geschäftsberichte der Einrichtungen 2023/2024). Aufgrund ihrer landesweiten Bedeutung hervorzuheben sind die Klinikstandorte in Homburg (Universitätsklinikum) mit über 6.000 Beschäftigten und auf dem Saarbrücker Winterberg mit 2.700 Beschäftigten.

Einen weiteren Arbeitsplatzschwerpunkt bilden Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, insbesondere die Standorte der Universität des Saarlandes und der Landesverwaltung im Regierungsviertel in Saarbrücken. Am Universitätsstandort Saarbrücken sind derzeit knapp 5.000 Personen beschäftigt, in der Landesverwaltung im genannten Bereich knapp 2.000 Personen. Hierzu zählen u. a. die dort ansässigen Ministerien (Wirtschaft, Justiz inkl. Gerichte, Arbeit und Umwelt) sowie die Staatskanzlei (Quelle: Staatskanzlei des Saarlandes).

Diese Einrichtungen spielen für die Erschließung mit dem ÖPNV eine große Rolle, zum einen, was die Qualität der lokalen und landesweiten Anbindung angeht, zum anderen aufgrund des Potentials der Einführung von JobTicket-Modellen, z. B. am Klinikum Winterberg oder in Stadt- und Kreisverwaltungen.

**Tabelle 8: Kliniken im Saarland**

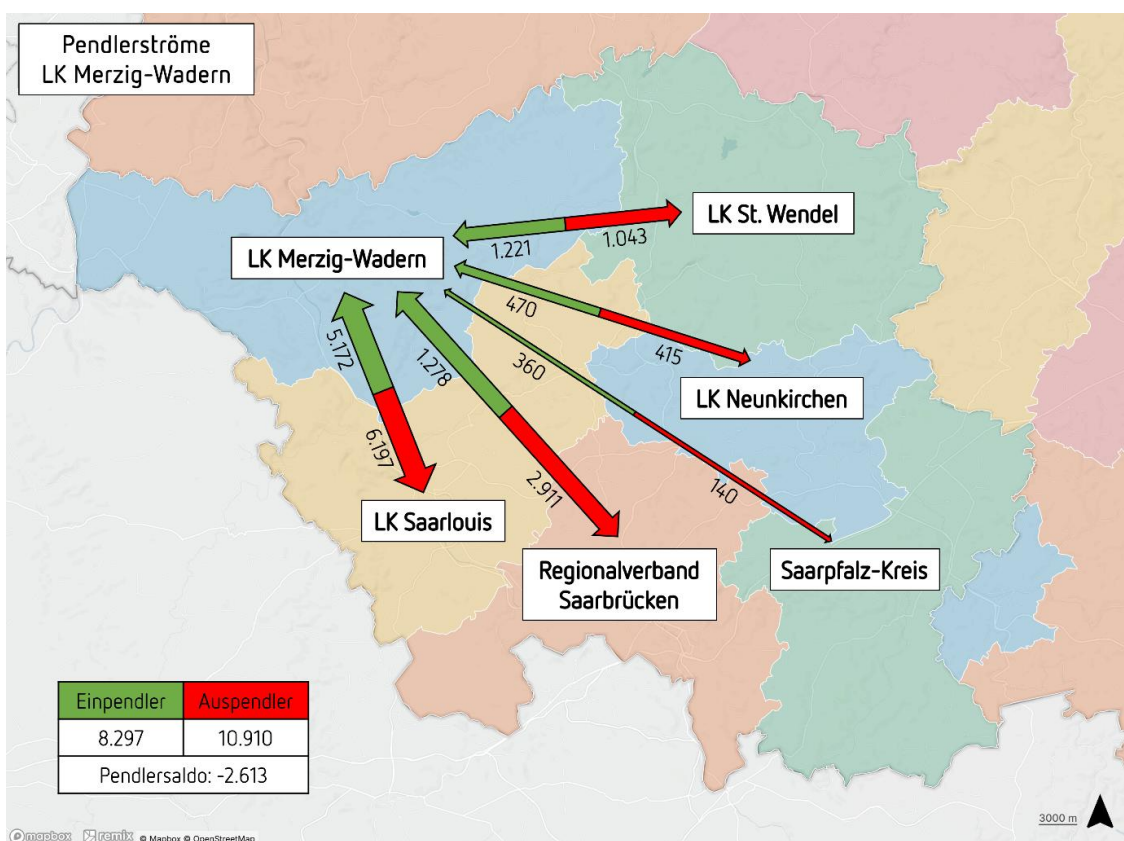
| Kliniken im Saarland                                     |                     |
|----------------------------------------------------------|---------------------|
| Name                                                     | Anzahl Beschäftigte |
| UKS Saarland                                             | 6.073               |
| Winterberg Klinikum                                      | 2.700               |
| CaritasKlinikum Saarbrücken Standort St. Theresia        | 2.000               |
| Knappschaftsklinikum Saar GmbH, Krankenhaus Püttlingen   | 1.250               |
| SHG-Kliniken Sonnenberg                                  | 1.200               |
| Knappschaftsklinikum Saar GmbH, Krankenhaus Sulzbach     | 1.090               |
| SHG-Kliniken Völklingen                                  | 700                 |
| Diakonie Klinikum Neunkirchen gemeinnützige GmbH         | 550                 |
| Caritas-Krankenhaus Lebach                               | 500                 |
| Marienhaus Klinikum St. Wendel - Ottweiler               | 500                 |
| Kreiskrankenhaus St. Ingbert GmbH                        | 500                 |
| SHG-Klinikum Merzig                                      | 450                 |
| St. Nikolaus Hospital Wallerfangen                       | 400                 |
| Marienhaus Klinikum St. Elisabeth Saarlouis              | 380                 |
| Krankenhaus Saarlouis vom DRK                            | 350                 |
| Marienhausklinik St. Josef Kohlhof                       | 300                 |
| Fliedner Krankenhaus Neunkirchen                         | 155                 |
| CaritasKlinikum Saarbrücken-Dudweiler Standort St. Josef | 125                 |
| SHG-Kliniken Sonnenberg, KJP Tagesklinik St. Wendel      | 20                  |

*Quelle: Krankenhausreport der jeweiligen Träger (Stand 2024)*

### 2.1.6 Pendler

Die Pendlersituation im Saarland spielt für den regionalen Arbeitsmarkt eine wichtige Rolle. Die meisten Arbeitnehmer pendeln täglich zwischen Wohn- und Arbeitsort, sowohl innerhalb des Bundeslandes als auch über die Landesgrenzen hinaus, insbesondere nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg und Frankreich. Diese Mobilität hat direkte Auswirkungen auf die Beschäftigungsstruktur, die Infrastruktur und die Lebensqualität. Gleichzeitig stellt sie Herausforderungen an die Verkehrssysteme und die Arbeitszeitgestaltung, eröffnet aber auch Chancen für eine engere wirtschaftliche Vernetzung mit den Nachbarregionen. Nachfolgend sind zunächst die Pendlerbewegungen innerhalb der saarländischen Landkreise inklusive dem daraus entstehenden Pendlersaldo abgebildet.

**Abbildung 23: Pendler Landkreis Merzig-Wadern**



**Abbildung 24: Pendler Regionalverband Saarbrücken**

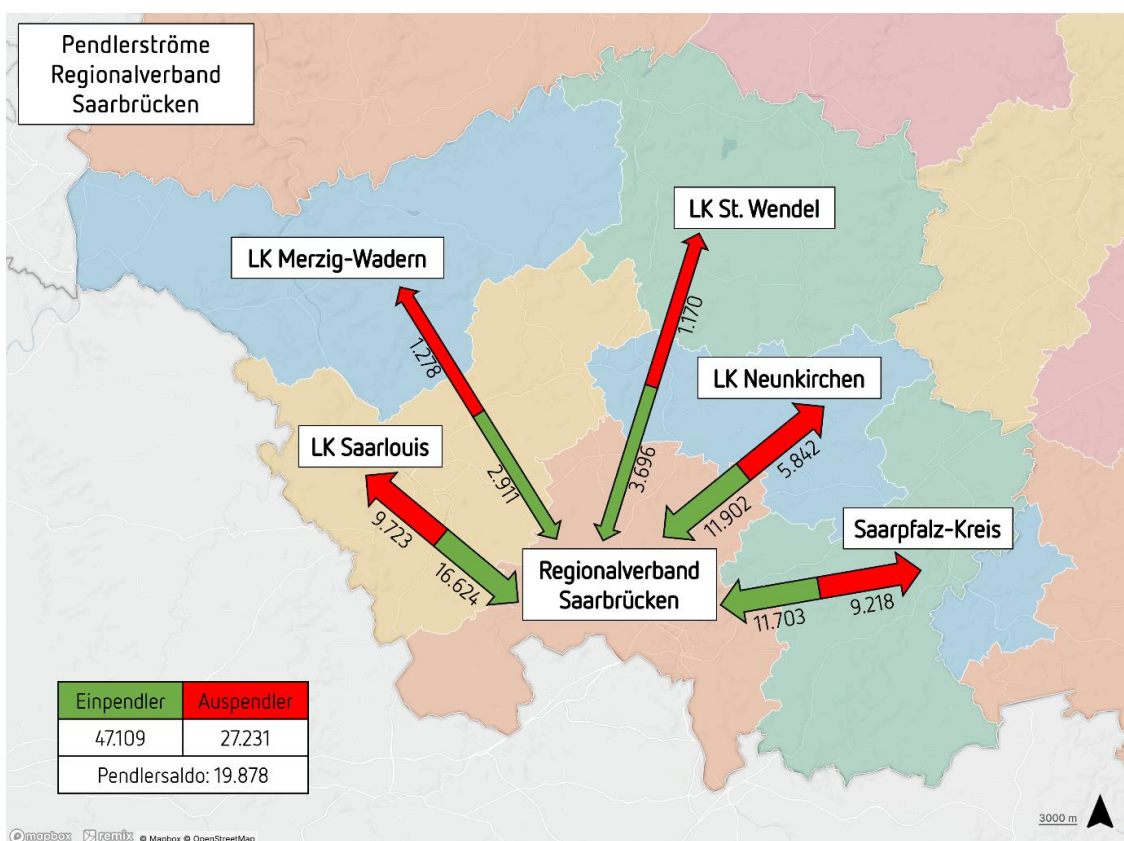


Abbildung 25: Pendler Landkreis Saarlouis

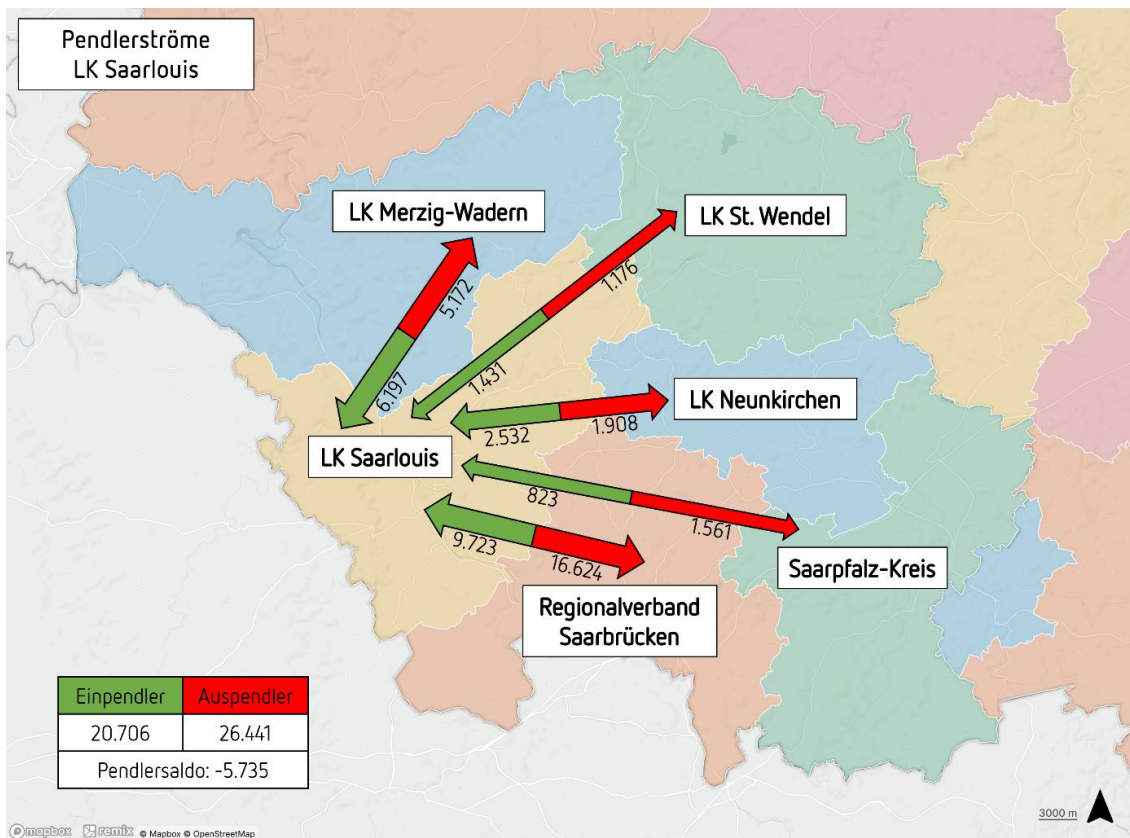
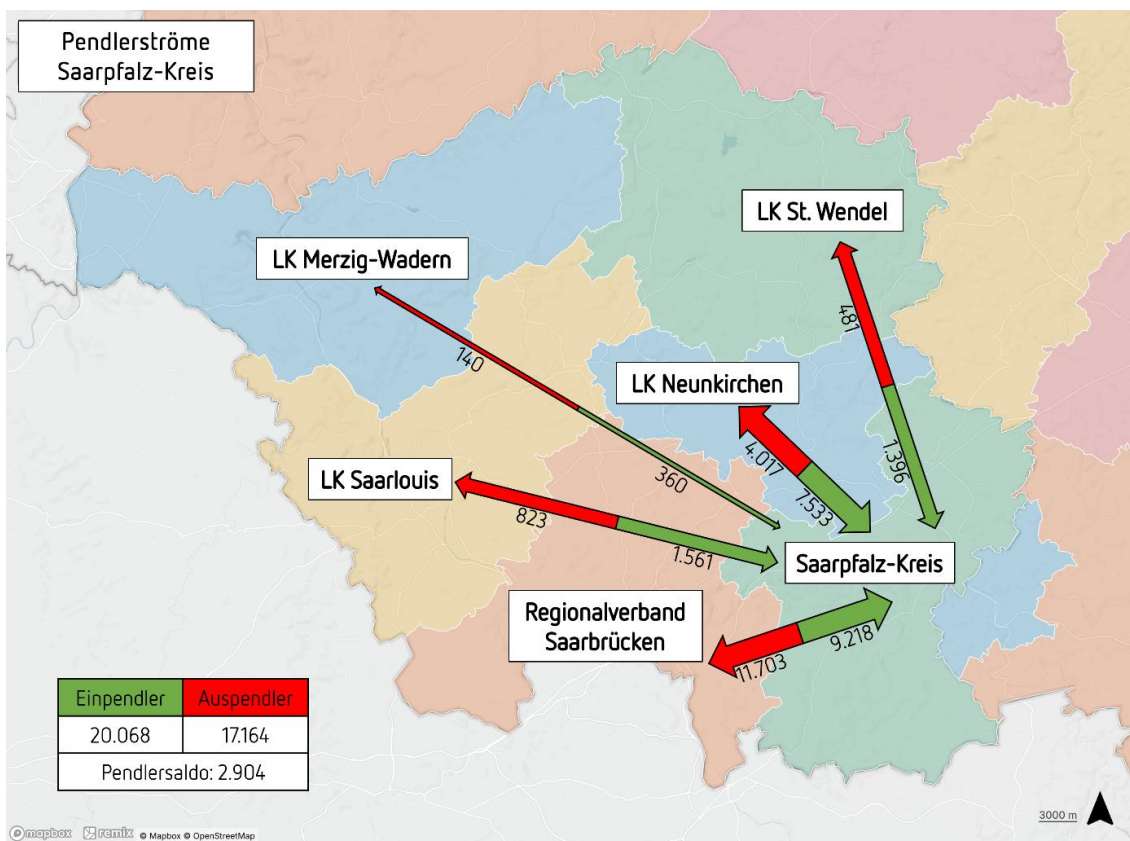
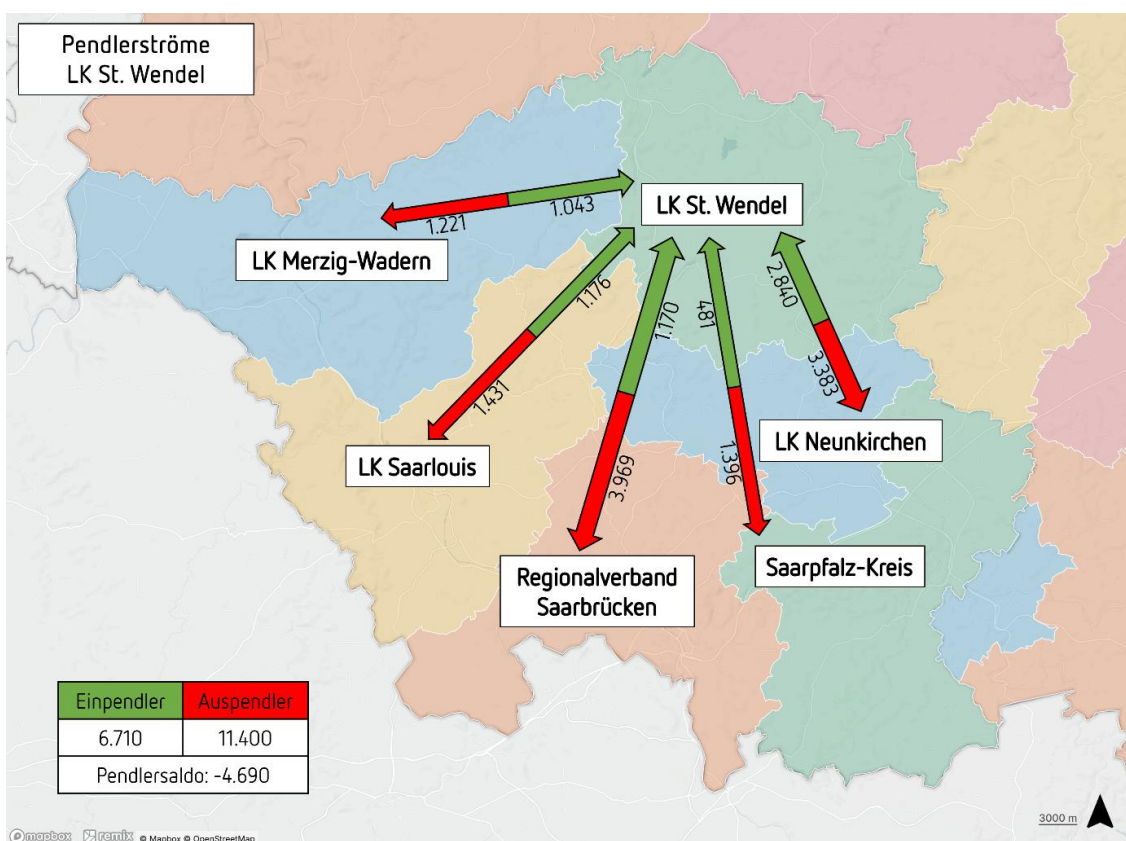


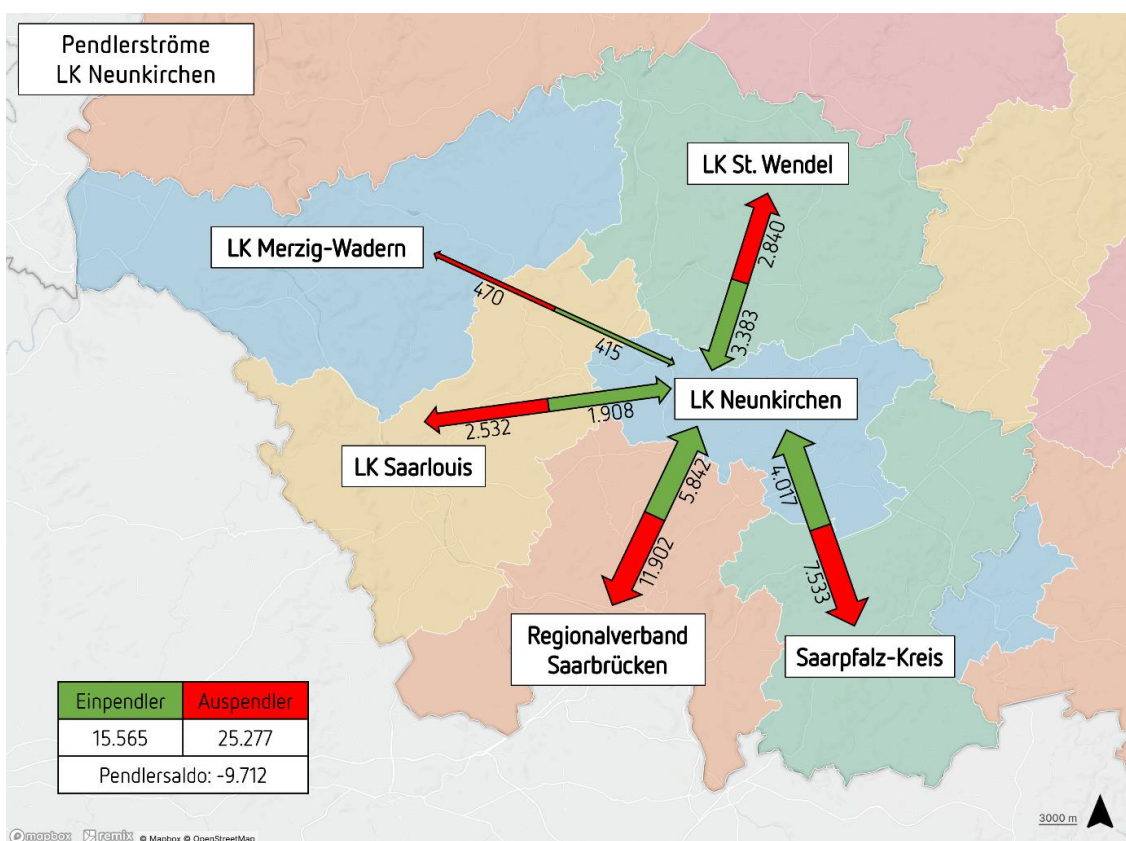
Abbildung 26: Pendler Saarpfalz-Kreis



**Abbildung 27: Pendler Landkreis St. Wendel**



**Abbildung 28: Pendler Landkreis Neunkirchen**



Quelle Abbildungen 23-28: ZPS, Bundesagentur für Arbeit (Stand Juni 2025)

Die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung (SVB) ist im Saarland regional sehr unterschiedlich verteilt. Der Regionalverband Saarbrücken nimmt mit 124.327 SVB-Beschäftigten eine zentrale Rolle ein, gefolgt von Saarlouis (73.806), dem Saarpfalz-Kreis (55.306) und Neunkirchen (50.886). Deutlich geringer sind die Beschäftigtenzahlen in den ländlicher geprägten Landkreisen Merzig-Wadern (33.870) und St. Wendel (33.473).

Bei den Pendlerbewegungen zeigt sich, dass insbesondere der Regionalverband Saarbrücken mit 47.109 Einpendlern und einem positiven Pendlersaldo von 19.878 eine hohe Anziehungskraft auf Arbeitnehmer aus dem Umland ausübt. Auch der Saarpfalz-Kreis weist mit einem Saldo von +2.904 einen positiven Saldo auf. Dagegen haben Merzig-Wadern (-2.613), Neunkirchen (-9.712), Saarlouis (-5.735) und St. Wendel (-4.690) jeweils einen negativen Pendlersaldo.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Anteil der Binnenpendler, also der Personen, die innerhalb des Landkreises arbeiten in welchem sie auch wohnen. Hier ist der Teil im Landkreis St. Wendel mit 47 % am höchsten, gefolgt vom Landkreis Merzig-Wadern mit 43 %. In den übrigen Kreisen liegt der Anteil der Binnenpendler zwischen 20 % (Neunkirchen) und 40 % (Regionalverband Saarbrücken).

***Tabelle 9: Ein- und Auspendler je Landkreis***

|                               | Merzig-Wadern | Neunkirchen | Regionalverband Saarbrücken | Saarlouis | Saarpfalz-Kreis | St. Wendel |
|-------------------------------|---------------|-------------|-----------------------------|-----------|-----------------|------------|
| <b>SVB</b>                    | 33.870        | 50.886      | 124.327                     | 73.806    | 55.306          | 33.473     |
| <b>Einpendelnde</b>           | 8.297         | 15.565      | 47.109                      | 20.706    | 20.068          | 6.710      |
| <b>Auspendelnde</b>           | 10.910        | 25.277      | 27.231                      | 26.441    | 17.164          | 11.400     |
| <b>Pendlersaldo</b>           | -2.613        | -9.712      | 19.878                      | -5.735    | 2.904           | -4.690     |
| <b>Binnenpendler</b>          | 14.677        | 10.059      | 49.987                      | 26.659    | 18.574          | 15.844     |
| <b>%-Anteil Binnenpendler</b> | 43 %          | 20 %        | 40 %                        | 36 %      | 34 %            | 47 %       |

*Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand Juni 2025)*

### **Pendlerbeziehungen mit Rheinland-Pfalz**

Die Pendlerbeziehungen zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz sind ein wichtiger Aspekt der regionalen Arbeitsmobilität im Südwesten Deutschlands. Diese enge Verflechtung über die Landesgrenze hinweg ist Ausdruck der wirtschaftlichen Zusammenarbeit und der gemeinsamen Infrastrukturentwicklung beider Länder. Daher sind in grenznahen Räumen flexible und gut ausgebaute Verkehrsverbindungen für den Arbeitsmarkt wichtig.

**Tabelle 10: Pendler je Landkreis von und nach Rheinland-Pfalz**

|                     | Merzig-Wadern | Neunkirchen | Regionalverband Saarbrücken | Saarlouis | Saarpfalz-Kreis | St. Wendel |
|---------------------|---------------|-------------|-----------------------------|-----------|-----------------|------------|
| <b>Einpendelnde</b> | 1.743         | 1.838       | 3.210                       | 657       | 7.734           | 2.241      |
| <b>Auspendelnde</b> | 2.248         | 1.297       | 1.678                       | 987       | 2.405           | 1.413      |
| <b>Pendlersaldo</b> | -505          | 541         | 1.532                       | -330      | 5.329           | 828        |

*Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand Juni 2025)*

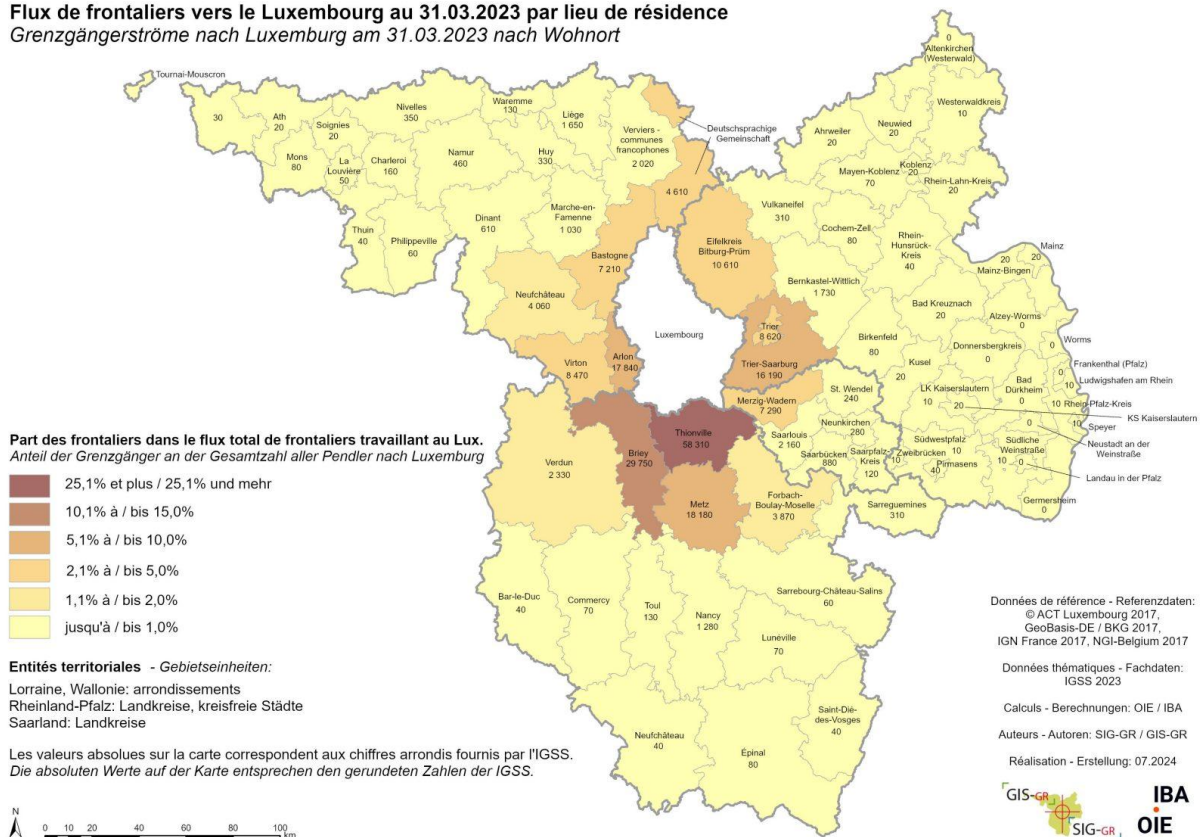
Die Berufspendlerverflechtung zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz zeigt deutliche Unterschiede auf Kreisebene. Besonders der grenznahe Saarpfalz-Kreis hebt sich mit 7.734 Einpendelnden und lediglich 2.405 Auspendelnden hervor, was zu einem deutlich positiven Pendlersaldo mit Rheinland-Pfalz führt. Auch der Regionalverband Saarbrücken verzeichnet aufgrund seiner hohen Zentralität (Oberzentrum) einen positiven Saldo. Ein ähnliches Bild zeigt sich im Landkreis St. Wendel mit einem Überschuss von 828 Pendlern. Neunkirchen weist ebenfalls ein leichtes Plus auf, während Merzig-Wadern und Saarlouis mehr Auspendelnde als Einpendelnde verzeichnen. Diese Zahlen verdeutlichen regionale Unterschiede in der Arbeitsplatzattraktivität und unterstreichen die Bedeutung des Saarpfalz-Kreises in seiner Nähe zum benachbarten Bundesland, welches in Grenznähe deutlich strukturschwächer ist.

### **Pendlerbeziehungen mit Luxemburg & Frankreich**

Die Pendlerbeziehungen zwischen dem Saarland und Luxemburg gewinnen seit Jahren zunehmend an Bedeutung. Viele saarländische Arbeitnehmer pendeln täglich in das wirtschaftlich starke Luxemburg, das aufgrund des hohen Lohnniveaus und der Infrastruktur attraktive Arbeitsplätze bietet. Diese grenzüberschreitende Mobilität stärkt nicht nur die individuellen Erwerbschancen, sondern auch die wirtschaftlichen Verflechtungen zwischen beiden Ländern. Gleichzeitig stellt sie hohe Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur und die Koordination auf europäischer Ebene. In der nachfolgenden Abbildung sind die Pendlerströme nach Luxemburg aus der Großregion abgebildet.

## Abbildung 29: Grenzgängerströme aus der Großregion

Flux de frontaliers vers le Luxembourg au 31.03.2023 par lieu de résidence  
Grenzgängerströme nach Luxemburg am 31.03.2023 nach Wohnort



Quelle: GIS-GR (Geographisches Informationssystem der Großregion)

Laut den Daten des IGSS (Inspection générale de la sécurité sociale) vom Juli 2023 pendeln insgesamt etwa 10.970 Arbeitnehmer aus dem Saarland nach Luxemburg. Diese Zahl verteilt sich auf die folgenden Landkreise:

- Landkreis Merzig-Wadern: ca. 7.290 Personen
- Landkreis Saarlouis: ca. 2.160 Personen
- Regionalverband Saarbrücken: ca. 880 Personen
- Landkreis Neunkirchen: ca. 280 Personen
- Landkreis St. Wendel: ca. 240 Personen
- Saarpfalz-Kreis: ca. 120 Personen

Die Pendlerzahlen verdeutlichen die enge wirtschaftliche Verflechtung zwischen dem Saarland und Luxemburg, die allerdings stark einseitig auf den Arbeitsplatzschwerpunkt Luxemburg ausgerichtet ist. Besonders hervorzuheben ist der einzige, direkt angrenzende Landkreis Merzig-Wadern, der den größten Anteil innerhalb des Saarlandes stellt.

Die Arbeitsmobilität zwischen dem Saarland und Frankreich, insbesondere dem Département Moselle in der Region Grand-Est, ist historisch gewachsen und spiegelt die enge Nachbarschaft und kulturelle Verbundenheit wider. Umgekehrt zu Luxemburg ist der Pendlersaldo hier auf saarländischer Seite positiv: Zahlreiche Grenzgänger pendeln täglich, schwerpunktmäßig in den Großraum Saarbrücken, da viele grenznahe französische Kommunen strukturschwach sind (geringe Einwohnerzahl, wenig Arbeitsplätze). Die Herausforderungen hierbei liegen u. a. in den Bereichen Sprache, Anerkennung von Qualifikationen und der Verkehrsanbindung.

Die Bundesagentur für Arbeit hat in ihrem jährlich erscheinenden Pendlerbericht vom März knapp 14.000 Menschen aus Frankreich aufgeführt, welche zum Arbeiten ins Saarland pendeln. Diese Zahl reduziert sich seit 2022 kontinuierlich. Verglichen mit den vergangenen Jahren waren nur 2011 und 2015 leichte Anstiege zu vermelden. Unter den Grenzpendlern befinden sich knapp 4.000 deutsche Staatsbürger. Dies ist ein Rückgang von 128 Personen im Vergleich zu 2024. Die meisten Menschen, die aus Frankreich ins Saarland pendeln sind im verarbeitenden Gewerbe, im Bereich der Arbeitnehmerüberlassung oder in sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen tätig (5.312 Personen). Im Handel arbeiten 1.902 Personen und im Gesundheits- und Personalwesen 931 Menschen. Im Juni 2024 waren zudem 89 junge Menschen mit Wohnsitz in Frankreich für ihre Ausbildung ins Saarland gependelt.

Die Gegenrichtung ist schwieriger zu ermitteln. Derzeit existiert keine verlässliche Datengrundlage, die eine belastbare Aussage darüber erlaubt, wie viele saarländische Arbeitnehmer täglich nach Frankreich pendeln.

### 2.1.7 Schüler, Auszubildende und Studierende

Das Saarland verfügt über ein alle Segmente umfassendes Schulsystem, um den unterschiedlichen Bedürfnissen, Fähigkeiten und Interessen der Schüler gerecht zu werden. Nach der Grundschule stehen verschiedene Bildungswege offen, die jeweils eigene pädagogische Ansätze besitzen und Abschlüsse ermöglichen. Neben den allgemeinbildenden Schulen gibt es berufsbildende und sonderpädagogische Angebote. Ziel ist es, allen Kindern und Jugendlichen chancengerechte Bildungswege zu eröffnen und sie bestmöglich auf ihren weiteren Lebensweg vorzubereiten.

*Tabelle 11: Anzahl Schulen und Schüler im Schuljahr 2024/25*

| 2024/2025             |                |                |
|-----------------------|----------------|----------------|
| Schulform             | Anzahl Schulen | Anzahl Schüler |
| Grundschulen          | 163            | 35.755         |
| Förderschule          | 40             | 3.902          |
| Realschule            | 2              | 1.018          |
| Erweiterte Realschule | 1              | 46             |
| Gymnasien             | 37             | 24.515         |
| Gesamtschulen         | 1              | 807            |
| Gemeinschaftsschulen  | 62             | 29.820         |
| Freie Waldorfschulen  | 4              | 1.193          |
| Berufliche Schulen    | 213            | 30.903         |
| Gesamt                | 523            | 127.959        |

*Quelle: Statistisches Amt Saarland (Stand Schuljahr 2024/2025)*

Die Ausgestaltung des Grundschulverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Grundsätzlich werden die Grundschulen von eigens geplanten Linien und Fahrten angedient, die sich direkt an den Bedürfnissen der Grundschüler orientieren. Diese Verkehre unterliegen meistens dem § 42 PBefG und in einigen, selteneren Fällen noch der Freistellungsverordnung.

§ 3 Abs. 8 des saarländischen ÖPNVG stellt den Anspruch nach Integration des freigestellten Schüler- und Kindergartenverkehrs in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG.

Im Segment der weiterführenden Schulen, ist die Gemeinschaftsschule die am stärksten nachgefragte Schulform. Förder- und Waldorfschulen mit knapp 5.000 Schülern sind hierbei nicht mit eingerechnet, da hier die Zahlen zur Unterscheidung von Grund- und weiterführenden Schülern nicht vorliegen. Hinzu kommen die knapp 31.000 Berufsschüler im Saarland, welche an insgesamt 213 beruflichen Schulen wie Fachschulen, berufliche Gymnasien oder klassischen Berufsschulen unterrichtet werden.

Nach den genannten klassischen Formen der Schulausbildung bestehen für Erwachsene verschiedene Weiterbildungsmöglichkeiten an Hochschulen sowie weiterer Einrichtungen der Erwachsenenbildung wie Volkshochschulen.

Der klassische Schüler- und Ausbildungsverkehr findet meistens innerhalb einer Kommune oder eines Kreises und weniger Kreis- oder Landesgrenzen übergreifend statt. Daher ist dies primär ein Thema für den ÖPNV der lokalen Aufgabenträger, die entsprechend bedarfsorientierte Linienverkehre bestellen und organisieren (z. B. Schulverstärkerlinien). Das Landesbus- und -Schienennetz ist hiervon nur randlich betroffen, z. B. wenn Korridore von Landesbuslinien unweit von Schulzentren verlaufen oder wenn Schulstandorte eine hohe Zentralität entfalten (z. B. Berufs- oder Waldorfschulen) und das Landesnetz als Zubringer fungiert.

## 2.1.8 Hochschulen und Universitäten

Die Hochschulen besitzen aufgrund ihrer eingeschränkten Zahl und landes- bis bundesweiten und sogar internationalen, fachlichen Ausrichtung eine hohe Zentralität, was den Einzugsbereich gegenüber klassischen Schulformen automatisch deutlich vergrößert. Dem ÖPNV-Landesnetz kommt somit als Zubringer zu den Hochschulen eine wichtige Rolle zu. Die Standorte konzentrieren sich hierbei auf das Oberzentrum, wie die folgende Tabelle zeigt:

**Tabelle 12:** Studierendenzahlen des Saarlandes im Wintersemester 2024/25

| 2024/25                                                                                   |               |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------|
| Hochschulen (HS)                                                                          | Studierende   | Standort               |
| Universität des Saarlandes                                                                | 15.684        | Saarbrücken            |
| HS für Technik und Wirtschaft*                                                            | 5.324         | Saarbrücken            |
| Universitätsklinikum des Saarlandes                                                       | 2.000         | Homburg                |
| FH für Verwaltung<br>Fakultät für Architektur und<br>Bauingenieurswesen (Außenstelle HTW) | 797<br>306    | Quierschied-Göttelborn |
| HS für Musik und Theater                                                                  | 487           | Saarbrücken            |
| HS der Bildenden Künste                                                                   | 431           | Saarbrücken            |
| ASW – Berufsakademie Saarland                                                             | 398           | Neunkirchen            |
| Deutsche HS für Prävention und<br>Gesundheitsmanagement**                                 | 6.179         | Saarbrücken            |
| HS für Ökonomie und Management                                                            | 117           | Saarbrücken            |
| <b>Gesamt</b>                                                                             | <b>31.723</b> |                        |

*\*ASW Neunkirchen und Außenstelle Göttelborn als Teile der HTW werden separat aufgeführt, \*\* zahlreiche Studierende im Fernstudium nicht vor Ort präsent.*

*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland (Stand Wintersemester 2024/2025)*

Eine Befragung des AStA (Allgemeiner Studierendenausschuss) der UdS (Universität des Saarlandes) hat ergeben, dass rund 45 % ihrer Studierenden in Saarbrücken wohnen und rund 55 % außerhalb, was auf eine potenzielle Bedeutung für das Landesnetz und die Notwendigkeit einer entsprechenden Analyse hindeutet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Wohnorte der Studierenden aller relevanten Hochschulen sowie der beiden Universitätsstandorte dargestellt.

**Tabelle 13: Wohnorte der Studierenden**

| Landkreis                      | Kommune                 | HTW<br>(ohne<br>ASW <sup>6</sup> ) | UDS<br>Saarbrücken | UDS<br>Homburg | HBK <sup>7</sup> | Gesamt<br>Kommune | Gesamt<br>Landkreis |
|--------------------------------|-------------------------|------------------------------------|--------------------|----------------|------------------|-------------------|---------------------|
| Landkreis<br>Merzig-<br>Wadern | Merzig                  | 97                                 | 102                | 22             | 1                | <b>222</b>        | <b>609</b>          |
|                                | Losheim am<br>See       | 24                                 | 37                 | 4              | 0                | <b>65</b>         |                     |
|                                | Wadern                  | 24                                 | 41                 | 5              | 0                | <b>70</b>         |                     |
|                                | Mettlach                | 30                                 | 37                 | 3              | 1                | <b>71</b>         |                     |
|                                | Beckingen               | 46                                 | 78                 | 7              | 1                | <b>132</b>        |                     |
|                                | Perl                    | 8                                  | 14                 | 1              | 0                | <b>23</b>         |                     |
|                                | Weiskirchen             | 9                                  | 15                 | 1              | 1                | <b>26</b>         |                     |
| Landkreis<br>Neunkirchen       | Neunkirchen             | 131                                | 276                | 30             | 4                | <b>441</b>        | <b>1.384</b>        |
|                                | Illingen                | 53                                 | 106                | 7              | 1                | <b>167</b>        |                     |
|                                | Ottweiler               | 36                                 | 94                 | 13             | 3                | <b>146</b>        |                     |
|                                | Eppelborn               | 69                                 | 115                | 16             | 1                | <b>201</b>        |                     |
|                                | Schiffweiler            | 55                                 | 102                | 1              | 3                | <b>161</b>        |                     |
|                                | Spiesen-<br>Elversberg  | 48                                 | 97                 | 7              | 0                | <b>152</b>        |                     |
|                                | Merchweiler             | 39                                 | 72                 | 5              | 0                | <b>116</b>        |                     |
| Landkreis<br>Saarlouis         | Bous                    | 40                                 | 48                 | 1              | 0                | <b>89</b>         | <b>2.231</b>        |
|                                | Saarlouis               | 186                                | 232                | 22             | 3                | <b>443</b>        |                     |
|                                | Dillingen               | 80                                 | 88                 | 6              | 3                | <b>177</b>        |                     |
|                                | Schwalbach              | 72                                 | 125                | 7              | 3                | <b>207</b>        |                     |
|                                | Rehlingen-<br>Siersburg | 63                                 | 73                 | 6              | 1                | <b>143</b>        |                     |
|                                | Wadgassen               | 96                                 | 132                | 11             | 0                | <b>239</b>        |                     |
|                                | Saarwellingen           | 62                                 | 91                 | 15             | 0                | <b>168</b>        |                     |
|                                | Wallerfangen            | 43                                 | 64                 | 2              | 1                | <b>110</b>        |                     |
|                                | Überherrn               | 54                                 | 87                 | 5              | 2                | <b>148</b>        |                     |
|                                | Ensdorf                 | 35                                 | 54                 | 3              | 0                | <b>92</b>         |                     |
|                                | Nalbach                 | 34                                 | 42                 | 6              | 1                | <b>83</b>         |                     |
|                                | Lebach                  | 73                                 | 112                | 5              | 3                | <b>193</b>        |                     |
|                                | Schmelz                 | 51                                 | 79                 | 8              | 1                | <b>139</b>        |                     |

<sup>6</sup> ASW = Akademie der Saarlouis

<sup>7</sup> HBK = Hochschule der Bildende Künste

|                                              |                   |               |              |            |               |               |               |
|----------------------------------------------|-------------------|---------------|--------------|------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Landkreis<br/>St. Wendel</b>              | Sankt Wendel      | 60            | 129          | 15         | 1             | <b>205</b>    | <b>607</b>    |
|                                              | Nonnweiler        | 12            | 27           | 1          | 0             | <b>40</b>     |               |
|                                              | Nohfelden         | 7             | 29           | 1          | 0             | <b>37</b>     |               |
|                                              | Freisen           | 5             | 28           | 6          | 0             | <b>39</b>     |               |
|                                              | Tholey            | 30            | 83           | 8          | 1             | <b>122</b>    |               |
|                                              | Namborn           | 4             | 32           | 2          | 0             | <b>38</b>     |               |
|                                              | Marpingen         | 38            | 48           | 1          | 1             | <b>88</b>     |               |
|                                              | Oberthal          | 10            | 27           | 0          | 1             | <b>38</b>     |               |
| <b>Regional-<br/>verband<br/>Saarbrücken</b> | Saarbrücken       | 1.785         | 6.252        | 271        | 267           | <b>8.575</b>  | <b>10.429</b> |
|                                              | Heusweiler        | 73            | 147          | 15         | 5             | <b>240</b>    |               |
|                                              | Kleinblittersdorf | 54            | 114          | 9          | 1             | <b>178</b>    |               |
|                                              | Sulzbach          | 58            | 133          | 4          | 3             | <b>198</b>    |               |
|                                              | Quierschied       | 48            | 71           | 6          | 1             | <b>126</b>    |               |
|                                              | Riegelsberg       | 84            | 141          | 9          | 3             | <b>237</b>    |               |
|                                              | Friedrichsthal    | 34            | 72           | 5          | 2             | <b>113</b>    |               |
|                                              | Völklingen        | 193           | 230          | 17         | 4             | <b>444</b>    |               |
|                                              | Püttlingen        | 87            | 150          | 6          | 2             | <b>245</b>    |               |
|                                              | Großrosseln       | 30            | 38           | 3          | 2             | <b>73</b>     |               |
| <b>Saarpfalz-<br/>Kreis</b>                  | Sankt Ingbert     | 152           | 359          | 36         | 13            | <b>560</b>    | <b>3.003</b>  |
|                                              | Mandelbachtal     | 38            | 99           | 7          | 1             | <b>145</b>    |               |
|                                              | Homburg           | 119           | 426          | 1.158      | 3             | <b>1.706</b>  |               |
|                                              | Blieskastel       | 57            | 136          | 17         | 5             | <b>215</b>    |               |
|                                              | Bexbach           | 41            | 106          | 17         | 1             | <b>165</b>    |               |
|                                              | Gersheim          | 20            | 34           | 1          | 1             | <b>56</b>     |               |
|                                              | Kirkel            | 31            | 104          | 18         | 3             | <b>156</b>    |               |
| <b>Zahlen<br/>gesamt</b>                     | <b>4.628</b>      | <b>11.428</b> | <b>1.852</b> | <b>355</b> | <b>18.263</b> | <b>18.263</b> |               |

*Quelle: Hochschulen und UdS des Saarlandes (Stand Sommersemester 2025)*

Die Auswertung der Wohnorte der Studierenden saarländischer Hochschulen zeigt, dass ca. 47 % der im Saarland gemeldeten Studierenden in Saarbrücken wohnen, wo auch der Großteil der Hochschulen sitzt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt im Saarpfalz-Kreis. Hier wohnen ca. 16 % der Studierenden, unter anderem bedingt durch den Universitätscampus in Homburg sowie die verkehrsgünstig gelegene Lage von Homburg und St. Ingbert. Weitere Schwerpunkte sind unter anderem die Mittelzentren Neunkirchen (441 Studierende), Saarlouis (443 Studierende) und Völklingen (444 Studierende). Mit jeweils rund 600 Studierenden weisen die Landkreise Merzig-Wadern sowie St. Wendel eine geringe Anzahl auf, was wohl auf die größere Entfernung zu den Hochschulstandorten im südlichen Saarland zurückzuführen ist.

## 2.1.9 Touristische Ziele von landesweiter Bedeutung

Der Tourismus im Saarland hat in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung gewonnen und trägt wesentlich zur regionalen Wertschöpfung bei. Das Saarland verfügt über eine Mischung aus Natur-, Kultur- und Industriekultur-Tourismus sowie zahlreichen Möglichkeiten zur Freizeit- und Urlaubsgestaltung von Wellness über Kulinarik bis hin zu Aktivsport. Einheimische und Gäste erwarten unterschiedliche Arten von Sehenswürdigkeiten aller Segmente, darunter stark frequentierte Leuchttürme wie Saarschleife, Bostalsee oder Weltkulturerbe Völklinger Hütte. Zahlreiche Wander- und Radwege, darunter der prämierte Saar-Hunsrück-Steig, machen das

Land besonders attraktiv für Aktivurlauber. Auch grenzüberschreitende Ausflüge nach Frankreich oder Luxemburg sind durch die zentrale Lage beliebt. Damit Touristen und Einheimische diese Angebote unkompliziert und nachhaltig erreichen können, spielt der ÖPNV eine zentrale Rolle. Ein gut vernetzter und an touristischen und Freizeitbedürfnissen orientierter ÖPNV fördert nicht nur klimafreundliche Mobilität, sondern stärkt auch die Erreichbarkeit ländlicher Regionen und unterstützt somit grundsätzlich die nachhaltige Entwicklung des Tourismus im Saarland.

### 2.1.9.1 Touristische Kennzahlen

Die aktuellen Tourismuszahlen aus dem Jahr 2024 (Quelle: Statistisches Landesamt) im Saarland zeigen ein gemischtes Bild. Während einige Regionen deutliche Zuwächse an Übernachtungs- und Tagesgästen verzeichnen, kämpfen andere mit Rückgängen. Insgesamt wurden im Saarland 1.116.703 Ankünfte registriert, was einem leichten Rückgang von 1,6 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum entspricht. Die Übernachtungen gingen ebenfalls leicht um 1,4 % zurück, obwohl die Zahl der ausländischen Gäste um 1,8 % bei den Ankünften und um 3,4 % bei den Übernachtungen gestiegen ist. Dies deutet auf ein wachsendes Interesse internationaler Besucher am Saarland hin.

Hervorzuheben ist der Regionalverband Saarbrücken, insbesondere die Landeshauptstadt Saarbrücken selbst, die mit einem Zuwachs von 6,5 % bei den Ankünften und 5,2 % bei den Übernachtungen eine sehr gute Entwicklung aufweist. Auch die Zahl der ausländischen Gäste stieg hier spürbar. Dies unterstreicht einerseits die Attraktivität urbaner Räume mit kulturellen und infrastrukturellen Angeboten, andererseits dürfte der für ein Oberzentrum typische, nach der Pandemie wieder zunehmende Kongresstourismus für diesen Effekt sorgen.

Demgegenüber verzeichneten mehrere Landkreise deutliche Rückgänge. Besonders auffällig ist der Kreis Neunkirchen mit einem Minus von 25 % bei den Ankünften und 14,6 % bei den Übernachtungen – bei ausländischen Gästen sogar Rückgänge über 30 %. Auch St. Wendel, Merzig-Wadern und Saarlouis zeigen Rückgänge bei den Gesamtgästen, obwohl teilweise ein Zuwachs bei den Auslandsbesuchern verzeichnet wurde. Diese Diskrepanz deutet darauf hin, dass insbesondere das inländische Gästeaufkommen zurückgeht.

**Tabelle 14: Ankünfte und Übernachtungen je Landkreis 2024**

| Landkreise                            | Ankünfte    |                                         | Übernachtungen |                                         |
|---------------------------------------|-------------|-----------------------------------------|----------------|-----------------------------------------|
|                                       | Anzahl 2024 | Veränderung zu 2023 (Vorjahreszeitraum) | Anzahl 2024    | Veränderung zu 2023 (Vorjahreszeitraum) |
| Regionalverband Saarbrücken           | 447.048     | + 6,5 %                                 | 799.435        | + 5,2 %                                 |
| darunter Landeshauptstadt Saarbrücken | 403.075     | + 7,1 %                                 | 706.510        | + 7,1 %                                 |
| Merzig-Wadern                         | 188.177     | - 4,5 %                                 | 678.375        | + 0,5 %                                 |
| Neunkirchen                           | 44.598      | - 25,0 %                                | 144.234        | - 14,6 %                                |

|                 |                  |                |                  |                |
|-----------------|------------------|----------------|------------------|----------------|
| Saarlouis       | 88.200           | - 3,6 %        | 231.065          | - 3,3 %        |
| Saarpfalz-Kreis | 114.091          | - 1,9 %        | 430.097          | - 0,6 %        |
| St. Wendel      | 234.589          | - 6,3 %        | 920.164          | - 5,6 %        |
| <b>Saarland</b> | <b>1.116.703</b> | <b>- 1,6 %</b> | <b>3.203.370</b> | <b>- 1,4 %</b> |

*Quelle: Statistisches Landesamt Saarland (Stand 10.02.2025)*

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer im Saarland liegt bei 2,9 Tagen, am längsten verweilen Gäste in den Kreisen St. Wendel (3,9 Tage – hier Einfluss des Center-Parks Bosen), Saarpfalz (3,8 Tage) und Merzig-Wadern (3,6 Tage).

### 2.1.9.2 Tourismusschwerpunkte

Wie in [Kapitel 2.1.9](#) eingangs beschrieben, prägen sehr unterschiedliche Ausrichtungen die saarländische Tourismuslandschaft und damit den daraus entstehenden Verkehr. Während der Süden und Westen des Landes eher durch klassische, punktuelle Einrichtungen wie Stätten der Industriekultur (z. B. Völklinger Hütte, Bergeholden Ensdorf und Reden), Museen (z. B. Museumsmeile Saarbrücken) oder Innenstädte (Saarbrücken, Saarlouis) mit ihrem Kongresstourismus geprägt ist, findet der Tourismus im Norden und Osten des Landes eher flächig statt – durch ein ausgebautes Netz an Rad- und Wanderwegen (rund um den Saar-Hunsrück- und Bliessteig) sowie Seen und Bäder im Aktivtourismus, zahlreiche Angebote der Umweltbildung wie Führungen, Workshops, Camps oder sportliche Veranstaltungen. Schwerpunkte hierbei sind die Großschutzgebiete Biosphärenreservat Bliesgau und der im Naturpark Saar-Hunsrück eingebettete Nationalpark Hunsrück-Hochwald. Hier sind landschaftliche Besonderheiten Besuchermagneten, insbesondere die Saarschleife, der Bostalsee, der Schaumberg und der Stausee Losheim.

Eine Auswahl landesbedeutsamer touristischer Ziele (= POI / „Points of Interest“) wurde 2023 von der Tourismuszentrale Saarland in Zusammenarbeit mit dem ZPS getroffen. Hierbei wurden 81 touristische Ziele sowie 72 touristische Unterkünfte identifiziert. Diese bilden die Grundlage für die Betrachtung auf Landesebene und damit für diesen NVP mit dem Landesbus- und -schienennetz. Besondere Bedeutung erlangen hierbei auch Einrichtungen, die die SaarlandCARD ausgeben bzw. anerkennen, da hier die kostenlose Mobilität im saarVV inkludiert ist.

Weitere Ziele sind für die Kreise und Kommunen von Bedeutung und werden aus Gründen der Übersichtlichkeit hier nicht weiterverfolgt.

In Anlage 3 werden alle landesbedeutsamen POI (Ziele und Unterkünfte) auf ihre Erreichbarkeit mit dem ÖPNV hin überprüft (Stand 2023, Fahrplanstand 2026).

Die Analyse wurde im Hinblick auf gute Erreichbarkeit mit regelmäßigen ÖPNV-Angeboten von den umliegenden Zentren aus vorgenommen. Hierbei ist auch die Erreichbarkeit an Wochenenden und in den Abendstunden wichtig, da hier Freizeit- und touristische Mobilität verstärkt festzustellen ist (Feste, Kulturveranstaltungen, Restaurant- oder Schwimmbadbesuche etc.).

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass von den 153 geprüften POI

- 52,9 % an ein gutes, vertaktetes ÖPNV-Angebot unmittelbar angebunden sind (Bahnhof / Haltestelle in der Nähe, oft durch vertaktete Bus- oder Bahnlinien erreichbar, häufig zentrale Lage in Innenstädten);
- 13,7 % an ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot angebunden sind (Mängel oft am Wochenende und in den Abendstunden), aber mit einem zumutbaren Fußweg von

ca. 15 Minuten zusätzlich ein gutes ÖPNV -Angebot, z. B. durch einen nah gelegenen Bahnhof, erreichbar ist;

- 24,8 % zwar an ein ÖPNV-Angebot unmittelbar angebunden sind, aber nicht zu allen relevanten Zeiten erreichbar (Mängel insbesondere an Wochenenden, Sonntag vormittags oder in den Abendstunden nach 20 Uhr);
- 6,5 % abgelegen sind, aber ein touristisch nutzbares Angebot in der Nähe vorhanden ist, z. B. über einen Fußweg von über 15 Minuten zu einer regelmäßig angebundenen Haltestelle;
- 1,3 % abgelegen sind und auch über einen längeren Fußweg nur ein eingeschränkt nutzbares ÖPNV-Angebot erreichbar ist (hierbei handelt es sich nur um die zwei Ziele Burg Montclair und die Seezeit-Lodge Gonneseiler);
- nur 1 Ziel, die Jugendherberge in Dreisbach, keine touristisch nutzbare ÖPNV-Anbindung besitzt, weil nur Schüler-, Berufs und ALT-Verkehre angeboten werden.

Als besondere Problemzonen kristallisieren sich folgende Bereiche heraus:

- Der Bereich rund um die Saarschleife sowie im Saargau (Gemeinden Perl und Mettlach sowie westliche Stadtteile der Stadt Merzig).
- Bereiche ohne Busangebote an Sonntagvormittagen: Ziele im Landkreis Saarlouis (u. a. Berus, Ensdorf) sowie Teilgebieten der Städte Völklingen, St. Ingbert und Homburg (KOI Bad & Sauna).
- Bereiche in den Landkreisen St. Wendel und Merzig-Wadern, die nur in der Saison (Sommerhalbjahr oder Sommerferien) ein Angebot aufweisen (Saisonverkehr der Linien T1 – T4, 255, 266, Spätverkehr R11).

## 2.2 Schienenverkehr im Saarland

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt das ÖPNV-Grundangebot im Saarland dar. Über das Schienennetz ist das Oberzentrum Saarbrücken mit allen saarländischen Mittelzentren (mit Ausnahme von Wadern) und den benachbarten Ballungsräumen in Rheinland-Pfalz (Trier, Mainz, Kaiserslautern) direkt verbunden (siehe [Abbildung 2](#)). Außerdem wird eine Verbindung der Mittelzentren untereinander sichergestellt. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Saarland spielt somit die zentrale Rolle bei der Erschließung der verdichteten Siedlungsachsen und damit der Grundsicherung der Mobilität innerhalb des Landes. Abseits des Schienennetzes wird der SPNV im Saarland durch das Landesbusnetz ergänzt (siehe [Kapitel 2.3](#)). Die Beschaffenheit der Schieneninfrastruktur im Saarland, aber auch in angrenzenden Regionen ist maßgebliche Einflussgröße für das Schienennahverkehrsangebot.

### 2.2.1 Schieneninfrastruktur

Das Schienennetz im Saarland besitzt im Wesentlichen eine Radialstruktur, welche im Zentrum auf die Landeshauptstadt Saarbrücken ausgerichtet ist. Dieses radial verlaufende Grundnetz wird durch mehrere Tangentialverbindungen ergänzt, welche den Anschluss an die Hauptstrecken sicherstellen und eine Verbindung zwischen den Mittelstädten herstellen. Sämtliche Strecken verfügen mit der Normalspur (1.435 mm) über die gleiche Spurweite. Auch die Gleise der Stadtbahn nutzen diesen in Mitteleuropa üblichen Standard. Das Saarland verfügt über das zweitkleinste Schienennetz aller Bundesländer (nur nach Bremen) in Deutschland. Im Verhältnis zur Landesfläche ist die Netzdichte im Saarland mit 136 m/km<sup>2</sup> überdurchschnittlich (deutschlandweit ca. 111 m/km<sup>2</sup>). Insgesamt stehen 349 Streckenkilometer nach Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (EBO) zur Verfügung, davon werden 284 km im alltäglichen SPNV genutzt. Hinzu kommen 17 Streckenkilometer nach Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab).

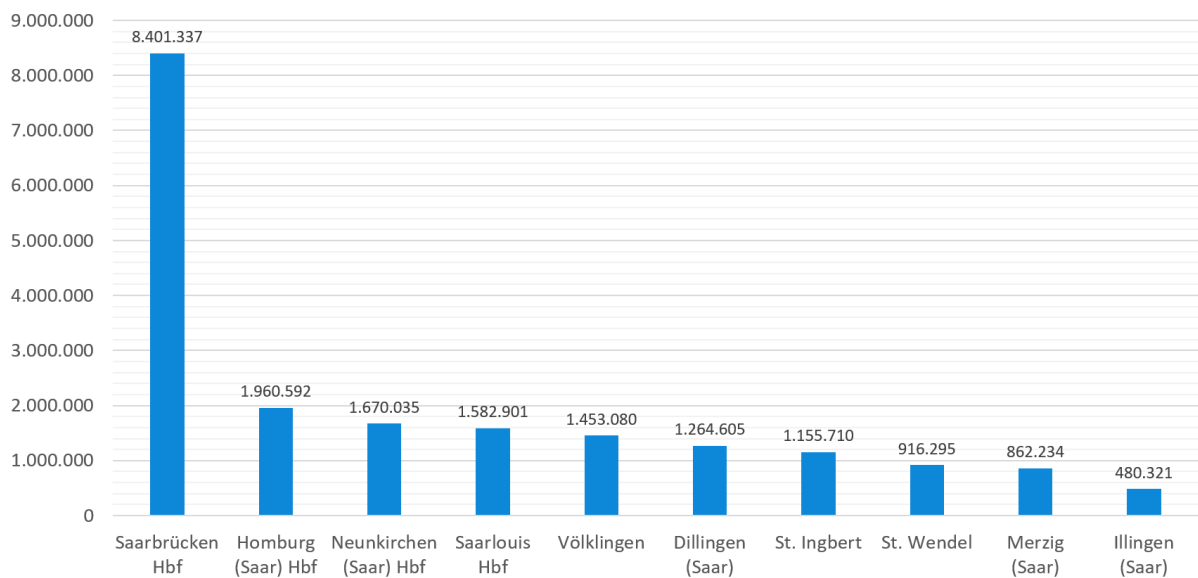
Das EBO-Schienennetz im Saarland ist traditionell in einem guten Ausbauzustand und blickt bedingt durch die Geschichte des Saarlandes als Montan- und Industrieregion auf eine lange Historie zurück. Weite Teile des Streckennetzes sind zweigleisig ausgebaut. Von den 349 km nach EBO sind lediglich 68 km nicht elektrifiziert. Damit erreicht das saarländische Eisenbahnnetz eine Elektrifizierungsquote von 80,5 %, einem Wert deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von ca. 53 %. In Bezug auf das Sicherungssystem sind alle EBO-Schienenstrecken, welche für den Personenverkehr genutzt werden, mit dem deutschen Sicherungssystem der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) ausgerüstet. Aufgrund der geografischen Begebenheiten sind die Strecken im Saarland oftmals kurvenreich und maximal für Höchstgeschwindigkeiten von 160km/h ausgelegt. Die Strecke zwischen der Landesgrenze bei Forbach und der Landesgrenze bei Homburg (POS Nord) soll mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet werden. Damit können auf dieser Strecke abschnittsweise Geschwindigkeiten über 160 km/h ermöglicht werden.

#### 2.2.1.1 Bahnstationen

Im Saarland werden 77 Schienenverkehrsstationen vom SPNV bedient. An den Bahnhöfen Saarbrücken Hbf und Homburg (Saar) Hbf finden zusätzlich Abfahrten des Fernverkehrs statt. Im folgenden Diagramm sind die Summen der Ein- und Ausstiege an den zehn Stationen dargestellt, welche somit das höchste Fahrgastaufkommen aufweisen. Die große Bedeutung des Saarbrücker Hauptbahnhofs, mit mehr als dem vierfachen Fahrgastaufkommen gegenüber dem zweitwichtigsten Bahnhof, spiegelt die Siedlungsstruktur des Saarlandes mit

nur einem Oberzentrum wider. Etwa die Hälfte der Bahnhöfe und Haltepunkte verzeichneten im Jahr 2024 mehr als 100.000 Fahrgastbewegungen. Die übrigen Bahnstationen verzeichnen eine geringere Nachfrage und befinden sich zumeist in den vergleichsweise dünn besiedelten Landesteilen. Die geringste Nachfrage aller Haltepunkte im Saarland verzeichnete Besch in der Gemeinde Perl mit weniger als 11.000 Ein- und Ausstiegen im Jahr 2024.

**Abbildung 30:** Fahrgastbewegungen an den zehn wichtigsten Bahnstationen im Saarland 2024



Quelle: DB InfraGo, ZPS, Stadtbahnhalte nicht berücksichtigt

Die Barrierefreiheit der Bahnstationen ist von verschiedenen baulichen Begebenheiten abhängig. Der stufenfreie Zugang zu den Bahnsteigen kann etwa durch Höhengleichheit, Aufzüge oder Rampen sichergestellt werden. Für Fahrgäste mit Sehbeeinträchtigungen werden die Bahnsteige zusätzlich mit einem Blindenleitstreifen ausgestattet. Die Bemerkung „teilweise“ in der folgenden Übersichtstabelle bedeutet, dass die Stufenfreiheit bzw. die Ausstattung mit Blindenleitstreifen bisher nicht an allen Bahnsteigen der jeweiligen Bahnstation umgesetzt sind.

**Tabelle 15:** Barrierefreiheit an Bahnstationen

| Bahnstation              | Linien mit regelmäßigen Halten | Stufenfreiheit | Blindenleitstreifen |
|--------------------------|--------------------------------|----------------|---------------------|
| Auersmacher              | Stb1                           | ja             | ja                  |
| Baltersweiler            | RB73                           | ja             | ja                  |
| Beckingen (Saar)         | RB70, RB71                     | ja             | ja                  |
| Besch                    | RB82                           | ja             | nein                |
| Besseringen              | RB71                           | nein           | ja                  |
| Bexbach                  | RB74, RB76                     | ja             | nein                |
| Bierbach                 | RB68                           | ja             | ja                  |
| Bildstock                | RB73                           | nein           | nein                |
| Blieskastel-Lautzkirchen | RB68                           | ja             | ja                  |
| Bous (Saar)              | RB70, RB71                     | nein           | ja                  |
| Bubach                   | RB72                           | ja             | ja                  |
| Bübingen                 | Stb1                           | ja             | teilweise           |

|                                     |                                                        |           |           |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Burbach Mitte                       | RB70, RB71                                             | ja        | ja        |
| Dillingen (Saar)                    | RE1, RB70, RB71, RB77                                  | ja        | ja        |
| Dirmingen                           | RB72                                                   | ja        | ja        |
| Dudweiler                           | RB73                                                   | nein      | nein      |
| Einöd (Saar)                        | RB68                                                   | ja        | ja        |
| Ensdorf (Saar)                      | RB70, RB71                                             | nein      | nein      |
| Eppelborn                           | RB72                                                   | ja        | ja        |
| Fischbach-Camphausen                | RB72, RB76                                             | ja        | ja        |
| Fremersdorf                         | RB70, RB71                                             | nein      | nein      |
| Friedrichsthal (Saar)               | RB73                                                   | nein      | nein      |
| Friedrichsthal Mitte                | RB73                                                   | ja        | ja        |
| Gennweiler                          | RB72, RB74                                             | teilweise | ja        |
| Güdingen                            | Stb1                                                   | nein      | nein      |
| Hanweiler-Bad<br>Rilchingen         | Stb1                                                   | ja        | ja        |
| Hassel (Saar)                       | RB68                                                   | ja        | nein      |
| Hemmersdorf                         | RB77                                                   | nein      | nein      |
| Hofeld                              | RB73                                                   | ja        | nein      |
| Homburg (Saar) Hbf                  | ICE, IC, EC, RE1, RB70,<br>RB71, RB74, RB76, S1,<br>S2 | ja        | teilweise |
| Illingen (Saar)                     | RB72, RB74                                             | ja        | ja        |
| Jägersfreude                        | RB73                                                   | nein      | nein      |
| Kirkel                              | RB70, RB71                                             | nein      | nein      |
| Kleinblittersdorf                   | Stb1                                                   | ja        | ja        |
| Landsweiler-Reden                   | RB73                                                   | nein      | nein      |
| Lebach                              | Stb1, RB72                                             | ja        | ja        |
| Lebach-Jabach                       | Stb1, RB72                                             | ja        | ja        |
| Limbach (b Homburg /<br>Saar)       | RB70, RB71                                             | ja        | ja        |
| Luisenthal (Saar)                   | RB70, RB71                                             | nein      | nein      |
| Merchweiler                         | RB72, RB76                                             | nein      | nein      |
| Merzig (Saar)                       | RE1, RB70, RB71                                        | ja        | ja        |
| Merzig (Saar) Stadtmitte            | RB71                                                   | ja        | ja        |
| Mettlach                            | RE1, RB71                                              | ja        | ja        |
| Namborn                             | RB73                                                   | nein      | nein      |
| Nennig                              | RE16, RB82                                             | nein      | nein      |
| Neunkirchen (Saar) Hbf              | RE3, RB73, RB74, RB76                                  | ja        | nein      |
| Neunkirchen (Saar)-<br>Wellesweiler | RB74, RB76                                             | nein      | nein      |
| Niedaltdorf                         | RB77                                                   | ja        | nein      |
| Niederlinxweiler                    | RB73                                                   | ja        | nein      |
| Nohfelden                           | RB73                                                   | ja        | ja        |
| Oberlinxweiler                      | RB73                                                   | ja        | nein      |
| Ottweiler (Saar)                    | RE3, RB73                                              | teilweise | ja        |
| Perl                                | RE16, RB82                                             | ja        | ja        |
| Quierschied                         | RB72, RB76                                             | nein      | ja        |
| Rentrisch                           | RB70, RB71                                             | nein      | nein      |

|                           |                                                                       |           |           |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|
| Rohrbach (Saar)           | RB68, RB70, RB71                                                      | teilweise | ja        |
| Saarbrücken Hbf           | ICE, IC, EC, RE1, RE3, RE18, RE19, RB68, RB70, RB71, RB72, RB73, RB76 | ja        | ja        |
| Saarbrücken Ost           | RB68, RB71                                                            | nein      | nein      |
| Saarbrücken-Brebach       | Stb1                                                                  | ja        | ja        |
| Saarbrücken-Burbach       | RB70, RB71                                                            | ja        | ja        |
| Saarlörsbach              | RB71                                                                  | nein      | nein      |
| Saarlouis Hbf             | RE1, RB70, RB71                                                       | ja        | teilweise |
| Schaffbrücke              | RB71                                                                  | nein      | ja        |
| Scheidt (Saar)            | RB70, RB71                                                            | nein      | ja        |
| Schiffweiler              | RB74, RB76                                                            | nein      | nein      |
| Siersburg                 | RB77                                                                  | ja        | nein      |
| St. Ingbert               | RE1, RB68, RB70, RB71                                                 | ja        | teilweise |
| St. Wendel                | RE3, RB73                                                             | ja        | teilweise |
| Sulzbach (Saar)           | RB73                                                                  | ja        | ja        |
| Sulzbach (Saar) Altenwald | RB73                                                                  | teilweise | nein      |
| Türkismühle               | RE3, RB73                                                             | ja        | ja        |
| Völklingen                | RE1, RB70, RB71                                                       | ja        | nein      |
| Walhausen (Saar)          | RB73                                                                  | ja        | nein      |
| Wemmetsweiler Rathaus     | RB74, RB76                                                            | ja        | ja        |
| Wiebelskirchen            | RB73                                                                  | nein      | nein      |
| Würzbach (Saar)           | RB68                                                                  | ja        | nein      |
| Wustweiler                | RB72                                                                  | ja        | ja        |

Quelle: DB InfraGo (Stand August 2026)

### 2.2.1.2 Streckenreaktivierungen

Die strategische Weiterentwicklung des SPNV-Netzes im Saarland ist wesentlicher Teil des VEP ÖPNV. Dabei spielt die Verbesserung der Erschließung durch die Schiene durch die Reaktivierung bereits stillgelegter Strecken für den SPNV und die Errichtung zusätzlicher Schienenverkehrsstationen (z. B. Saarbrücken-Saarbasar) zur Vergrößerung des fußläufigen Einzugsgebiets bestehender SPNV-Verbindungen eine wichtige Rolle. Die Landesregierung strebt durch diese Maßnahmen eine bessere Verbindung des Umlands an die Landeshauptstadt Saarbrücken und die Mittelzentren im Saarland an mit geringeren Fahrtzeiten gegenüber bestehenden Busverbindungen. Zusätzlich soll die Reaktivierung die Attraktivität der Kommunen entlang der Strecken als Wohnort und Unternehmensstandort erhöhen.

#### Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken

Die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken war bereits im VEP ÖPNV des Saarlandes im Jahr 2021 fest verankert. Dazu ist geplant den ca. 7 km langen Streckenabschnitt zwischen Homburg und dem Stadtteil Einöd zu reaktivieren und mit der Strecke Rohrbach – Zweibrücken – Pirmasens zu verknüpfen. Außerdem soll die ca. 11 km lange Gesamtstrecke zwischen Homburg und Zweibrücken elektrifiziert werden, um eine

Einbindung der Strecke in das S-Bahn-Netz RheinNeckar zu ermöglichen. Der Realisierungs- und Finanzierungsvertrag wurde am 24. August 2024 unterzeichnet. Die Inbetriebnahme ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2028 angesetzt. Ziel der Reaktivierungsmaßnahme ist die Schaffung einer umsteigefreien Verbindung von Zweibrücken über Homburg und Kaiserslautern bis nach Mannheim und somit auch eine bessere Anbindung des Saarpfalzkreises an die Metropolregion Rhein-Neckar.

## **Planung zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken im Saarland**

Im Rahmen der Erstellung des VEP ÖPNV wurden alle im Saarland stillgelegten Strecken auf deren Potenzial für eine Reaktivierung für den SPNV geprüft. Aufgrund dieser Prüfung wurden für fünf der betrachteten Strecken eine detaillierte Untersuchung durch eine Machbarkeitsstudie mit Nutzen-Kosten-Analyse nach der Methode der Standardisierten Bewertung (Version 2016+) vom Saarland in Auftrag gegeben:

- Bisttalbahn (Strecke Völklingen / Fürstenhausen - Überherrn)
- Blietalbahn (Abzweig von der Strecke Homburg – Zweibrücken nach Blieskastel-Lautzkirchen)
- Ehem. Merzig-Büschfelder-Eisenbahn (Abschnitt Merzig – Losheim am See)
- Primstalbahn (Dillingen / Saarlouis – Lebach-Jabach / Schmelz-Limbach)
- Rosseltalbahn (Saarbrücken – Fürstenhausen – Großrosseln)

Im Rahmen der Standardisierten Bewertung wurde durch das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis der volkswirtschaftliche Nutzen einer Reaktivierung ermittelt. In den Fällen, in denen das Nutzen-Kosten-Verhältnis einen Wert von 1 oder mehr erreicht ist es möglich eine Förderung des Bundes über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Streckenreaktivierung für den SPNV in Anspruch zu nehmen. Der Bund fördert diese Maßnahmen mit Übernahme von bis zu 90% der zuwendungsfähigen Baukosten. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden der Öffentlichkeit am 12.11.2024 vorgestellt und Anfang des Jahres 2025 in mehreren Informationsveranstaltungen vor Ort streckenspezifisch vorgestellt.

Für alle untersuchten Strecken mit Ausnahme der Blietalbahn wurde in der Machbarkeitsstudie ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1 oder mehr nachgewiesen, welcher eine Inanspruchnahme einer Förderung für eine Streckenreaktivierung durch das GVFG erlaubt. Der Saarländische Ministerrat sprach sich 2025 für die Reaktivierung von Primstalbahn sowie der Rossel- und Bisttalbahn als Streckenkomplex aus. Die Reaktivierung der Strecke Merzig – Losheim am See wird aufgrund lokaler Widerstände und der ablehnenden Haltung des Stadtrates Merzig, des Gemeinderates Losheim am See sowie des Kreistags Merzig-Wadern vorerst zurückgestellt.

## **Primstalbahn**

Die Primstalbahn wurde in den 1980er-Jahren abschnittsweise stillgelegt und wird heute nur noch im Schienengüterverkehr genutzt. In Zusammenhang mit der Reaktivierung der Primstalbahn für den Personenverkehr sollen zusätzlich die Niedtalbahn (Dillingen - Niedaltdorf) und die Illtalbahn (Illingen – Labach-Jabach) als Bestandsstrecken elektrifiziert und ausgebaut werden. Damit soll ein Lückenschluss in Ost-West-Richtung im Schienenverkehrsnetz des Saarlandes zwischen Saarlouis/Dillingen und Lebach-Jabach hergestellt werden.

## **Rosseltalbahn und Bisttalbahn**

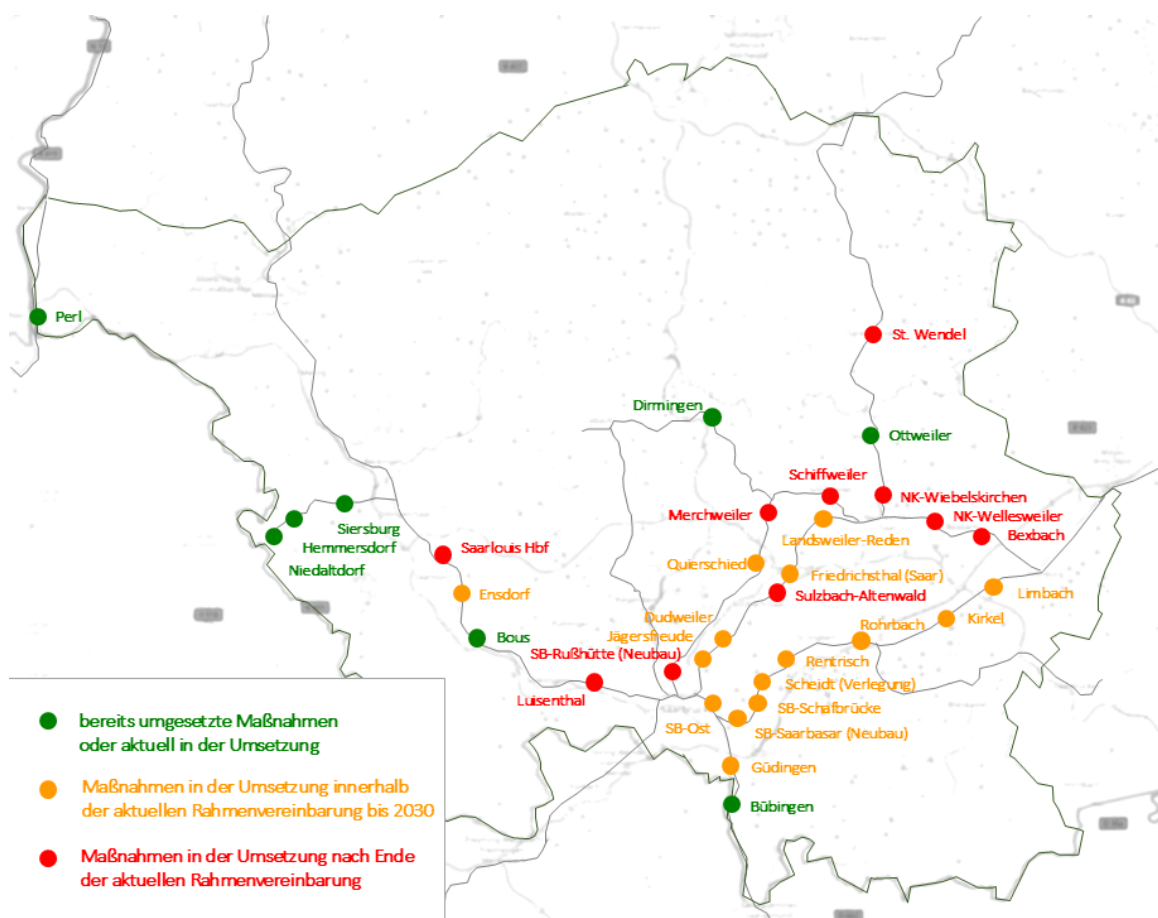
Aufgrund des direkten verkehrlichen Zusammenhangs wurde die Reaktivierung der Rosseltalbahn gemeinsam mit der Reaktivierung der Bisttalbahn untersucht. Die heute noch für den Güterverkehr genutzte und hierfür noch elektrifizierte zweigleisige Strecke zwischen Saarbrücken und Fürstenhausen soll nach Großrosseln wiederhergestellt werden. Außerdem sind die Haltepunkte im Streckenverlauf neu zu errichten und den sich geänderten Siedlungsstrukturen anzupassen. In Fürstenhausen zweigt die Bisttalbahn von der Rosseltalbahn ab, welche sich in Hostenbach mit einem weiteren Streckenast aus Völklingen über die Saar mit der Strecke nach Überherrn vereint. Die Strecke zwischen Fürstenhausen und Überherrn ist vollständig zweigleisig erhalten. Im Zuge eines Wiederaufbaus soll zusätzlich die in der Vergangenheit bereits bestehende Elektrifizierung wiederhergestellt werden und die Haltepunkte neu angelegt werden. Sofern von der französischen Seite gewünscht, ist ein Lückenschluss zum wenige Kilometer entfernten französischen Schienennetz bei Falck-Hergarten realisierbar.

### **2.2.1.3 Bahnhofsentwicklungsprogramm**

Neben dem Ausbau des Streckennetzes ist auch die Modernisierung und die Herstellung der Barrierefreiheit an den Schienenverkehrsstationen für das Saarland von besonderer Bedeutung. Die dritte Rahmenvereinbarung zum Bahnhofsentwicklungsprogramm zwischen MUKMAV und DB InfraGo ist hierbei das Instrument, welches die verschiedenen Förderinstrumente des Bundes bündelt. Die aktuelle dritte Rahmenvereinbarung zwischen dem Saarland und der Deutschen Bahn wurde 2022 unterzeichnet und hat Gültigkeit bis ins Jahr 2030.

Bestandteil dieser Vereinbarung sind Maßnahmen zur Modernisierung und Herstellung der Barrierefreiheit. So sind z. B. taktile Leitstreifen und Beschilderungen ebenso Teil des Programms, wie die Anpassung der Bahnsteighöhen an die auf den Strecken genutzten Fahrzeuge um einen ebenerdigen Zustieg zu ermöglichen. Zur Herstellung eines stufenfreien Zugangs zum Bahnsteig werden zu den bestehenden Zugangstreppen entweder Aufzüge oder Rampen verbaut. Je nach den an den Stationen bestehenden baulichen Gegebenheiten erstreckt sich das Ausmaß der jeweiligen Projekte von Einzelmaßnahmen bis hin zum Komplettneubau oder der Verlegung von Stationen (z. B. Scheidt). Auf der Strecke zwischen Saarbrücken und Homburg geht das Bahnhofsentwicklungsprogramm mit der Korridorsanierung Forbach – Ludwigshafen einher. Im Zuge der Sanierung der Strecke sollen alle Stationen im saarländischen Streckenabschnitt barrierefrei ausgebaut werden.

**Abbildung 31: Bahnhofsentwicklungsprogramm**



Quelle: ZPS und MUKMAV

Ziel des Bahnhofsentwicklungsprogramms sind neben der Herstellung der Barrierefreiheit eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität und der subjektiven Sicherheit an den Stationen. Die dritte Rahmenvereinbarung des Bahnhofsentwicklungsprogramms hat ein Investitionsvolumen von ca. 167 Mio. € (Preisstand 2022). Neben Landesmitteln erfolgt die Finanzierung auch aus Fördermitteln des Bundes.

## 2.2.2 Schienenpersonennahverkehr

Als Aufgabenträger im SPNV übernimmt das Saarland direkte Verantwortung über das Schienenverkehrsangebot und seine Weiterentwicklung. Die Aufgabenträgerschaft für das Saarland wird durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz wahrgenommen. Dabei wird das Ministerium von der ZPS-Geschäftsstelle unterstützt. Der ZPS übernimmt die Abrechnung und das Controlling der Verkehrsverträge im SPNV. Er erstellt die Fahrpläne in Absprache mit dem Ministerium und angrenzenden Aufgabenträgern und führt die Vergabeverfahren für neue Verkehrsverträge durch.

Der SPNV im Saarland lässt sich in drei unterschiedliche Produktkategorien klassifizieren, welche unterschiedliche Verbindungsfunktionen und damit einhergehende Erschließungswirkungen übernehmen:

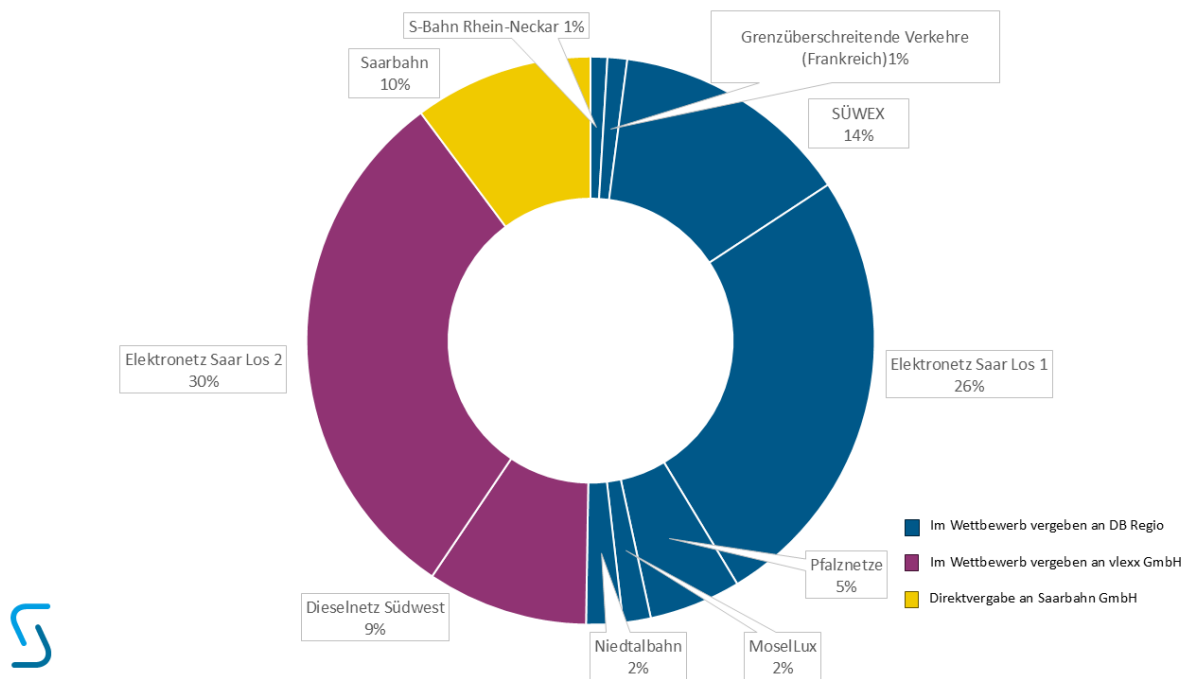
**Tabelle 16: Produktkategorien SPNV**

| Produktkategorie                 | Merkmale                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Regionalexpress (RE)             | Halt nur an ausgewählten Unterwegsstationen, überregionale Bedeutung, Herstellung schneller Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren und benachbarten Oberzentren außerhalb des Saarlandes. Stellt als Zubringer zu den nationalen Knotenbahnhöfen den Anschluss zum Fernverkehr her. |
| Regionalbahn (RB) und S-Bahn (S) | Halt an allen Unterwegsstationen (mit wenigen Ausnahmen), Anbindung des ländlichen Raumes an die Mittel- und Oberzentren, trägt durch enge Vertaktung die Grundlast des Fahrgastaufkommens und ist an den Knotenbahnhöfen mit den Regionalexpress-Linien fahrplanmäßig verknüpft.                                 |
| Stadtbahn                        | Kombination aus innerstädtischem Verkehr innerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken mit den Charakteristika einer Regionalbahn außerhalb des Stadtgebiets von Saarbrücken                                                                                                                                         |

Quelle: ZPS

Zusätzlich zu den drei genannten Produktkategorien verkehren Verbindungen des Schienenpersonenfernverkehrs im Saarland mit Halten in Saarbrücken Hbf und mit einzelnen Halten in Homburg (Saar) Hbf. Diese Verkehre der DB Fernverkehr AG werden eigenwirtschaftlich betrieben und stellen somit keinen Bestandteil des öffentlich beauftragten Schienenverkehrs im Saarland dar. Dies gilt auch für die TGV-Verbindungen, welche die DB Fernverkehr AG in Kooperation mit der französischen SNCF in Richtung Paris betreibt.

**Abbildung 32: Leistungsvolumen nach Netz und Betreiber im Fahrplanjahr 2025**



Quelle: ZPS

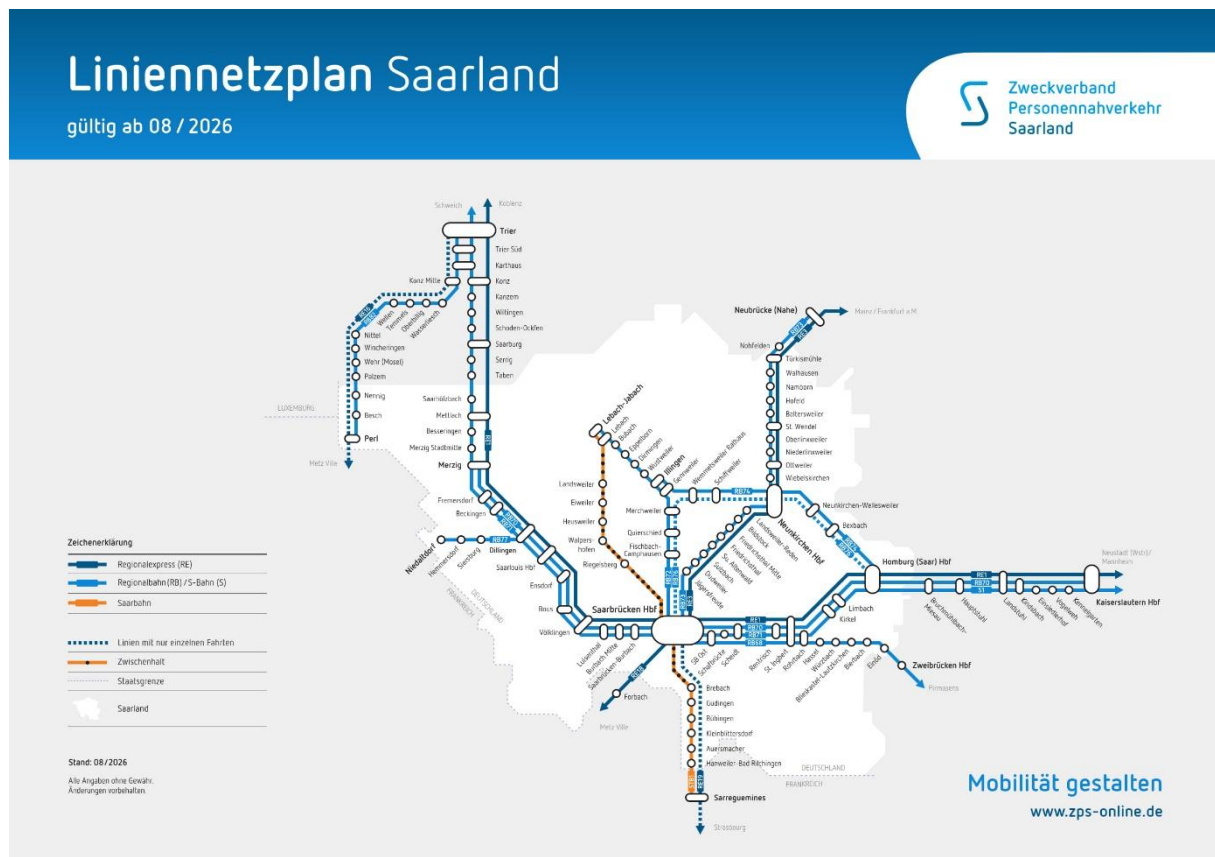
Die SPNV-Verkehrsleistungen werden in der Regel in Verkehrsverträgen ausgeschrieben und Vergeben, welche mehrere Linien umfassen. Durch die geringe Größe des Saarlandes verkehren die meisten Linien über die Grenzen des Bundeslandes hinweg und werden deshalb in Kooperation mit anderen Aufgabenträgern vergeben. Die Summe der öffentlich beauftragten

Verkehrsleistungen auf den EBO-Strecken im Saarland beläuft sich 2025 auf ca. 8.000.000 Zug-km. Diese werden von drei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) geleistet: der DB Regio AG, der vlexx GmbH und der Saarbahn GmbH, dem kommunalen Unternehmen der Landeshauptstadt Saarbrücken.

Stand 2026 umfassen die einzelnen Verkehrsverträge folgende Linien, welche im Saarland verkehren:

- SÜWEX (Südwest-Express): RE1
- Elektronetz Saar Los 1: RB70, RB71
- Elektronetz Saar Los 2: RB72, RB73, RB74, RB76
- Dieselnetz Südwest: RE3
- Pfalznetze: RB68
- Mosellux: RB82
- Niedtalbahn: RB77
- Grenzüberschreitende Verkehre: RE16, RE18, RE19
- S-Bahn RheinNeckar: S1
- Direktvergabe Saarbahn: Stb1

**Abbildung 33: Liniennetzkarte Saarland Stand Fahrplan 2025**



Quelle: MUKMAV, ZPS (Stand: August 2026)

### 2.2.2.1 Regionalexpress

Innerhalb des Schienenpersonennahverkehrs bilden die Regionalexpress-Linien die höchste Qualität für die Fahrgäste. Sie stellen die schnelle Verbindung des Oberzentrums Saarbrücken mit mehreren Mittelzentren des Landes sowie die angrenzenden (Metropol-)Regionen in Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Frankreich sicher. Die RE-Linien bedienen ausschließlich Bahnhöfe mit mindestens regionaler Bedeutung. Auf diese Weise sind kürzere Fahrtzeiten auch auf langen Distanzen möglich. Damit sind die RE-Linien insbesondere im Pendelverkehr, im regionalen Freizeitverkehr und für die schnelle Anbindung an Oberzentren und Fernverkehr von Bedeutung.

Derzeit verkehren folgende Regionalexpress-Linien im Saarland:

- RE1: Koblenz – Trier – Merzig – Dillingen – Saarlouis – Saarbrücken – St. Ingbert – Homburg – Kaiserslautern – Neustadt (Weinstr.) – Ludwigshafen am Rhein – Mannheim
- RE3: Saarbrücken – Neunkirchen – Ottweiler – St. Wendel – Türkismühle – Idar-Oberstein – Bad Kreuznach – Ingelheim am Rhein – Mainz (– Frankfurt (Main) Flughafen – Frankfurt (Main) Hbf.)
- RE16: Trier – Perl – Thionville – Metz
- RE18: Saarbrücken – Forbach (– Metz)
- RE19: Saarbrücken – Saargemünd – Straßburg

RE-Linien bieten in der Regel stündliche oder zweistündliche Verbindungen. Im Saarland werden neben dem Saarbrücker Hauptbahnhof die Bahnhöfe in Mettlach, Merzig, Dillingen, Saarlouis, Völklingen, St. Ingbert, Homburg, Neunkirchen, Ottweiler, St. Wendel, Türkismühle und Perl von RE-Linien bedient.

### 2.2.2.2 Regional- und S-Bahnen

Bis ins Fahrplanjahr 2026 tragen die Regionalbahnen die Grundlast des Fahrgastaufkommens im SPNV im Saarland. Die Linien RB68, RB70, RB71, RB77 und RB 82 werden durch DB Regio betrieben, die übrigen Linien von der vlexx:

- RB68: Saarbrücken – St. Ingbert – Zweibrücken – Pirmasens
- RB70: Kaiserslautern – Homburg – Saarbrücken – Merzig
- RB71: Homburg – Saarbrücken – Merzig – Trier (– Schweich)
- RB72: Lebach-Jabach – Eppelborn – Illingen – Quierschied – Saarbrücken
- RB73: Neubrücke – St. Wendel – Neunkirchen – Sulzbach – Saarbrücken
- RB74: Homburg – Neunkirchen – Illingen
- RB76: Neunkirchen – Quierschied – Saarbrücken
- RB77: Niedaltdorf – Dillingen
- RB82: Perl – Konz Mitte – Trier

Zusätzlich verkehrt auch die Linie S1 der S-Bahn RheinNeckar innerhalb des Saarlandes und bedient den Homburger Hauptbahnhof. Mit der Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken ist die Weiterführung dieser Linie nach Zweibrücken geplant. Im Saarland entstehen hierdurch neue Haltepunkte in Homburg-Beeden und Homburg-Schwarzenacker. In Einöd wird ein neuer Bahnsteig zur Verknüpfung der Fahrten der S1 mit der RB68 errichtet.

## S-Bahn Saar

Ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV ist die Weiterentwicklung des vorhandenen Regionalbahnnetzes zu einem S-Bahn-Netz, welche mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 umgesetzt wird. Im Zuge dieser Umgestaltung werden fast alle Regionalbahnlinien im Saarland durch neue S-Bahn-Linien ersetzt. Ausnahmen bilden dabei die RB68 welche weiterhin auf der Strecke Saarbrücken – Zweibrücken – Primasens als Regionalbahn verkehren wird und die RB82, welche die saarländischen Halte in Perl, Besch und Nennig an der Obermosel mit dem Raum Trier verbindet. Die S-Bahn Saar ist als leistungsfähiges Rückgrat des SPNV im Saarland konzipiert und soll die Grundlast der Mobilitätsnachfrage im Schienenverkehr tragen. Mit Ihrer Einführung werden die Regionalbahnlinien RB70-RB74 und die RB76 ersetzt. Sie wird über folgende Linien verfügen:

- S10: Homburg – Saarbrücken – Merzig – Trier (– Schweich)
- S11: Homburg – Saarbrücken – Merzig
- S12: Kaiserslautern – Homburg – Saarbrücken – Saarlouis
- S13: St. Wendel – Neunkirchen – Sulzbach – Saarbrücken
- S14: Neubrücke – St. Wendel – Neunkirchen – Sulzbach – Saarbrücken
- S15: Homburg – Neunkirchen – Sulzbach – Saarbrücken
- S16: Homburg – Neunkirchen
- S17: Homburg – Neunkirchen – Illingen
- S18: Lebach-Jabach – Eppelborn – Illingen – Quierschied – Saarbrücken
- S19: Neunkirchen – Quierschied – Saarbrücken
- S20: Niedaltdorf – Dillingen

Die Linien S10-S12 sowie die S20 werden durch DB Regio betrieben. Für die Linien S13-S19 ist die vlexx das betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die Einführung des S-Bahn-Netzes geht mit einer Qualitätsverbesserung einher. Es werden zusätzliche Fahrten angeboten, welche in den Knotenbahnhöfen Dillingen, Saarlouis, Saarbrücken, Neunkirchen und Homburg zur Herstellung von Anschlüssen fahrplantechnisch systematisch aufeinander abgestimmt sind. Im Verdichtungsraum Homburg, Neunkirchen, Saarbrücken und Saarlouis wird durch eine Überlagerung der S-Bahn-Linien ein 20-Minuten-Takt angeboten. Auf der Saarstrecke und der Nahestrecke übernimmt der Regionalexpress jeweils ab den Stationen Neunkirchen und Saarlouis die Funktion der dritten stündlichen Fahrt. Damit kann auch an den Stationen Dillingen, Merzig, Ottweiler und St. Wendel ein 20-Minuten-Takt angeboten werden. In Türkismühle wird durch die Überlagerung von S-Bahn-Netz und Regionalbahn-Netz ein Halbstundentakt hergestellt. An Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen ist die Anzahl der Fahrten der Nachfrage entsprechend angepasst. Bis auf wenige Ausnahmen halten die S-Bahnen an allen Unterwegshalten. Insbesondere auf der Strecke zwischen Saarbrücken und Homburg werden nun alle Zwischenhalte von fast allen S-Bahn-Fahrten im 20-Minuten-Takt bedient.

Durch die Einführung der S-Bahn Saar werden wesentliche Vorschläge aus dem VEP ÖPNV des Saarlandes zur Verbesserung im SPNV umgesetzt. Dabei ist das S-Bahn-Netz modular aufgebaut, sodass spätere Angebotsausweitungen oder Streckenreaktivierungen ohne größere Anpassungen in den bestehenden S-Bahn-Takt eingebunden werden können.

### 2.2.2.3 Stadtbahn

Im Großraum Saarbrücken verbindet die Stadtbahnlinie 1 den SPNV mit dem innerstädtischen Nahverkehr der Landeshauptstadt. Diese Verkehre werden vom kommunalen Unternehmen Saarbahn GmbH realisiert. Der Streckenverlauf zeichnet sich durch verschiedene Betriebsverfahren mit Abschnitten nach BOStrab und 750 V Gleichstrom sowie Abschnitte nach EBO und 15 kV Wechselstrom aus. Die Stadtbahn verkehrt grenzüberschreitend bis in den Bahnhof von Saargemünd in Frankreich.

- Stadtbahnlinie 1: (Lebach-Jabach –) Lebach – Heusweiler – Riegelsberg – Stadtgebiet Saarbrücken (Siedlerheim – Hauptbahnhof – Römerkastell – Brebach) – Kleinblittersdorf – Hanweiler-Bad Rillingen – Saargemünd

Die Stadtbahnen verdichten sich innerstädtisch an Wochentagen zu einem 7/8-Minuten-Takt im Abschnitt Siedlerheim – Brebach, auf den Abschnitten außerhalb der Landeshauptstadt Saarbrücken wird der Takt auf einen 15-Minuten-Takt bzw. einen ½ Stundentakt oder Stundentakt ausgedünnt. Im Bahnhof Saargemünd stellt die Stadtbahn 1 zusätzlich die Verbindung zu den SPNV-Zügen der SNCF in Frankreich her.

Die Stadtbahn bildet durch ihren dichten Takt sowie die zentrale innerstädtische Streckenführung das Rückgrat des städtischen ÖPNV im Oberzentrum Saarbrücken und entfaltet durch die Nutzung der Eisenbahnstrecken Brebach – Saargemünd und Etzenhofen – Lebach-Jabach auch eine wichtige, regionale Erschließungswirkung im Saarbrücker Umland. Sie besitzt für die angrenzenden Kommunen Lebach, Heusweiler Riegelsberg und Kleinblittersdorf eine wichtige Verkehrsfunktion.

### 2.2.2.4 Grenzüberschreitende Schienenverkehre

Die geografische Lage direkt an der Staatsgrenze macht leistungsfähige Verkehrsanbindungen zu seinen Nachbarländern Frankreich und Luxemburg unabdingbar. Eine gute internationale Erreichbarkeit erleichtert den Zugang zu Fachkräften, erhöht die Attraktivität des Saarlandes als Wirtschaftsstandort und fördert den kulturellen Austausch.

#### **nach Frankreich**

In die französische Région Grand Est bestehen aktuell vier grenzüberschreitende Schienennahverkehrsverbindungen aus dem Saarland (RE16, RE18, RE19, Saarbahnlinie 1).

Die Linie RE18 ist die am stärksten ausgebaute der drei grenzüberschreitenden Regionalexpresslinien. Sie verbindet die Landeshauptstadt Saarbrücken montags bis freitags 17-mal im Stundentakt mit dem französischen Forbach. Zwei dieser Verbindungen werden bis nach Metz geführt. In den übrigen Fällen besteht ein Anschluss durch Umstieg in Forbach nach Metz. An den Wochenenden bestehen elf bzw. acht Verbindungen nach Forbach, von denen jeweils eine durchgängig bis Metz führt. Die Verkehre der RE16, RE18 und RE19 werden auf der deutschen Seite von DB Regio durchgeführt, in Frankreich gibt es eine entsprechende Kooperation mit der SNCF. In den kommenden Jahren werden diese Verkehre neu aufgestellt, wozu zunächst Abstimmungen mit der Région Grand Est und im Falle des RE16 mit dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord nötig sind.

Über die Regionalexpress-Linien hinaus besteht mit der S1 der Saarbahn eine Direktverbindung von Saarbrücken bis Saargemünd.

## **nach Luxemburg**

Direkte Verbindungen zwischen dem Saarland und Luxemburg sind als öffentliche Verkehre derzeit nur mit Bussen möglich. Im Rahmen einer gemeinsamen Studie, welche von Luxemburg, der Région Grand Est, den beiden rheinland-pfälzischen Aufgabenträgern und dem Saarland beauftragt war, wurden die Möglichkeiten einer direkten Schienenverbindung von Luxemburg über Saarbrücken nach Mannheim auf den Bestandsstrecken über Metz bzw. Konz untersucht. Die Ergebnisse der Studie wurden am 6. Februar 2026 in Luxemburg der Öffentlichkeit präsentiert.

Insbesondere die Schaffung einer Nahverkehrsverbindung über Konz wurde dabei als vielversprechend angesehen und soll in den kommenden Jahren weiterverfolgt werden. Um ein stündliches Angebot anbieten zu können sind unter anderem noch infrastrukturelle Engpässe der eingleisigen Streckenabschnitte in Luxemburg und auf der Moselbrücke bei Konz auszubauen und die bereits stark ausgelastete Kapazitäten der Saarstrecke und der Pfalzstrecke durch die schon bestehenden Verkehre und den verfügbaren Bahnsteiglängen zu berücksichtigen.

## 2.3 Busverkehr im Saarland

### 2.3.1 Netzhierarchie

Ein ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich in Hierarchie-Ebenen gegliedert, die sich anlog zu den Siedlungsachsen nach dem LEP und damit den Verflechtungen der zentralen Orte aufbauen. Der im vorausgegangenen Kapitel betrachtete Schienenverkehr mit Fern-, Regional- und Nahverkehr bildet hierbei die oberste Hierarchieebene im gesamten ÖPNV, auf die die folgenden Ebenen insbesondere im Busbereich (ÖSPV) ausgerichtet sind.

Das Busangebot im Saarland untergliedert sich ebenfalls in mehrere Hierarchiestufen, mit dem Ziel einer integrierten Abstimmung der Stufen aufeinander bzgl. Vernetzung, Fahrzeiten und Übergangsmöglichkeiten. Unterhalb des SPNV bestehen folgende Hierarchiestufen:

1. Landesbedeutsame Buslinien / Landesbusnetz
2. Kreisbuslinien
3. Stadt-/ Gemeindebuslinien
4. Berufsverkehre und Schulverstärkerlinien
5. Bedarfsverkehre

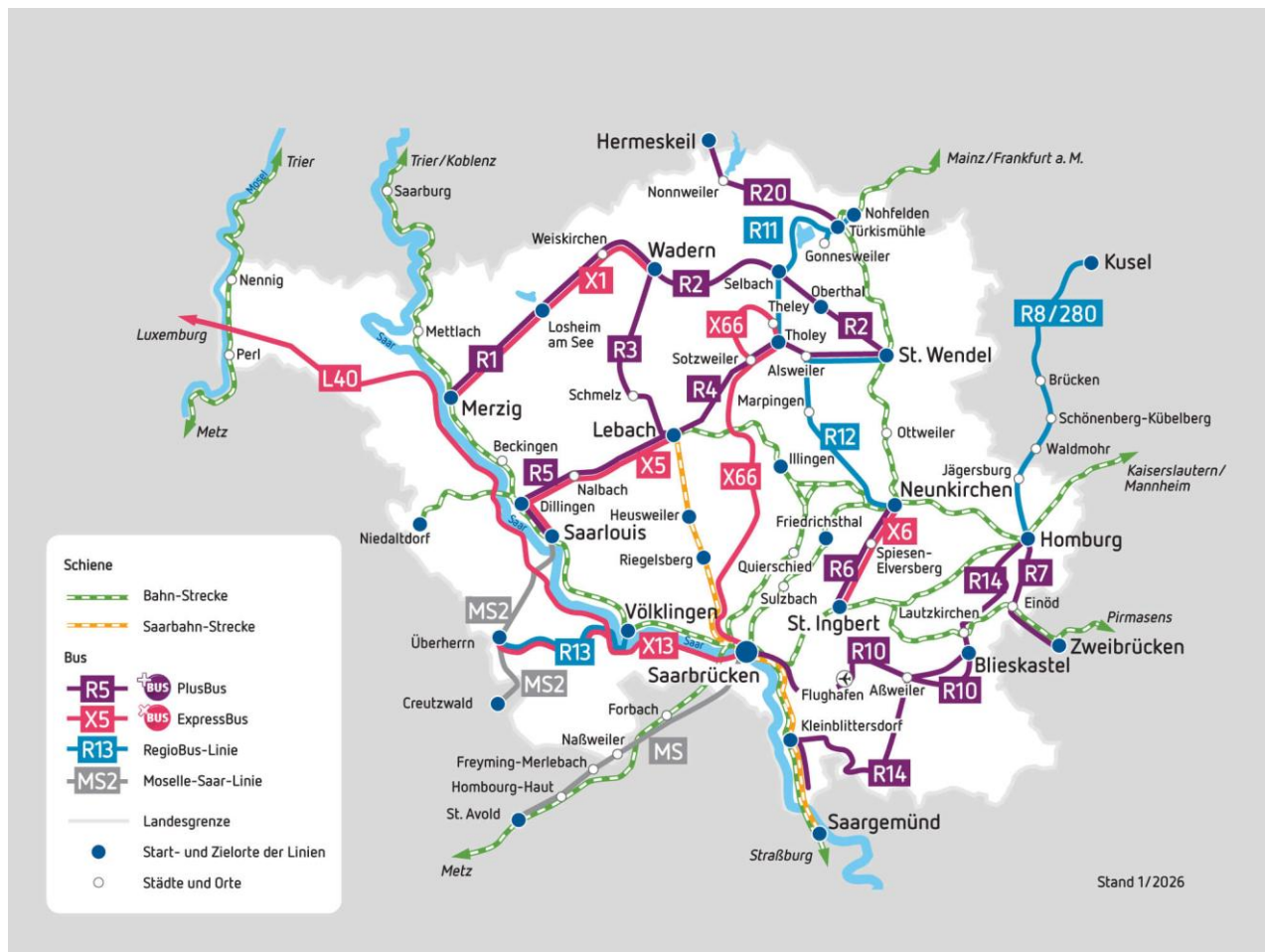
### 2.3.2 Landesbusnetz

Im Bereich des ÖSPV bildet das Landesbusnetz (bundesweit ist auch der Begriff „landesbedeutsame Buslinien“ eingeführt) das Rückgrat und damit die oberste Hierarchieebene.

Als Ergänzung zu den Schienenstrecken im Nah- und Regionalverkehr gibt es im Saarland seit 1997 ein Netz von Landesbuslinien (auch R-Linien oder RegioBus-Linien genannt). Aufgabenträger für dieses Netz aus inzwischen 14 Linien (R1 – R8, R10 – R14, R20) ist der ZPS als gemeinsame Organisation der saarländischen Aufgabenträger (siehe [Kapitel 1.4.2](#)).

Mehrere dieser Landesbuslinien sind zur Erfüllung besonderer Angebots- und Qualitätsstandards als PlusBus zertifiziert. Ergänzt werden diese durch ExpressBus-Linien (Schnellbusverbindungen), die landesweiten Nachtbusse in Aufgabenträgerschaft des ZPS sowie grenzüberschreitende Verkehre nach Frankreich (MS-Linien). Alle werden in den folgenden Kapiteln eingehend in ihrem Status Quo beschrieben und sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

**Abbildung 34: Landesbusnetz Saarland (ohne N-Linien)**



Quelle: ZPS (Stand 2026)

### 2.3.2.1 PlusBus

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV 2021 des Saarlandes ([Kapitel 1.3.2](#)) gibt die Einführung neuer Produktkategorien im Landesbusnetz vor: **PlusBus** und **ExpressBus**.

Am 01.03.2022 wurden auf zehn Landesbuslinien die PlusBus-Standards des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes (siehe [Kapitel 3.3.3.1](#)) und nach Vorgaben des VEP eingeführt. Auf acht Linien gingen damit Angebotsverbesserungen schwerpunktmäßig in den Abendstunden und am Wochenende einher. Es handelt sich um die Linien R1, R2, R3, R4, R5, R6, R7, R10, R14 und R20, die im Folgenden näher vorgestellt werden.

Alle zehn Linien verkehren täglich nach einem integralen Taktfahrplan. Dabei variiert die Taktichte je nach Linie, Linienabschnitt, Tageszeit und -art zwischen 30 und 120 Minuten.

#### R1 Merzig – Losheim – Wadern

Die PlusBus-Linie R1 verkehrt vom Mittelzentrum Merzig über die Grundzentren Losheim und Weiskirchen nach Wadern, komplett innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern. Parallel zum Linienweg verkehrt die ExpressBus-Linie X1. Wichtige Verknüpfungspunkte sind die Endstationen Merzig Bahnhof (SPNV Richtung Saarbrücken und Trier, lokale Buslinien, Luxemburg-Verkehre) sowie Wadern ZOB (Landesbuslinien R2 und R3, lokale Buslinien, u. a.

201 ins Mittelzentrum Hermeskeil / Rheinland-Pfalz). Untergeordnet bestehen in Losheim (Bahnhof) Anschlüsse an lokale Buslinien sowie die Linie 401 nach Luxemburg. Neben den in der Regel stündlichen Fahrten auf der Gesamtstrecke verkehren tägliche Verdichtungsfahrten zwischen Merzig und Losheim (am Wochenende bis zum Stausee), die dort werktags einen 20/40-Minutentakt und sonntags einen Stundentakt ergeben und teilweise mit einer aus der Liniengenesse heraus entstandenen Stichfahrt zur Ortslage Rimlingen verbunden sind.

Die Linie besitzt neben ihrer Grundfunktion eine wichtige Funktion im Tourismus- und Freizeitverkehr: Am Wochenende werden auf einem Teil der Fahrten die touristischen Ziele „Das Bad“ in Merzig und der Stausee Losheim angebunden (i.d.R. im 120-Minuten-Takt). Diese Fahrten werden von Mai bis Oktober mit einem auf das Fahrzeug montierten Fahrrad-Huckepackträger durchgeführt.

### **R2 St. Wendel – Oberthal – Wadern**

Die PlusBus-Linie R2 verkehrt vom Mittelzentrum St. Wendel über die Grundzentren Oberthal und die Ortslage Primstal ins Mittelzentrum Wadern. Die Linie beginnt am Bahnhof bzw. ZOB St. Wendel (SPNV Richtung Saarbrücken und Mainz, Landesbuslinien R4, R12, lokale Buslinien, On-Demand-Verkehr). Weitere Knotenpunkte bestehen in Selbach (RegioBus R11) und Wadern (Landesbuslinien R1, R3, X1, lokale Buslinien). Der ursprüngliche direkte Linienweg zwischen Selbach und Primstal wurde auf Wunsch des Landkreises angepasst und führt seit einer Baumaßnahme 2024 über Neunkirchen (Nahe) und Eiweiler.

Zwischen St. Wendel und Oberthal verkehrt die Linie montags bis freitags halbstündlich. Die Fahrten dieses Zwischentakts verkehren von Oberthal weiter als lokale Buslinie 627 bis Steinberg-Deckenhardt.

### **R3 Lebach – Schmelz – Wadern**

Die PlusBus-Linie R3 verkehrt vom Mittelzentrum Lebach über das Grundzentrum Schmelz und die Ortslage Nunkirchen ins Mittelzentrum Wadern. Am Bahnhof Lebach besteht Übergang zum SPNV mit RB72 und Stadtbahn 1 Richtung Saarbrücken, die Landesbuslinien R4, R5 und X5 und lokale Verkehre. Auf dem Linienweg werden mehrere Ortslagen in Form von kleinen Umwegfahrten zur besseren Potentialerschließung bedient (Michelbach, Büschfeld, Bardenbach, Noswendel). Die Ortslage von Schmelz-Außen wird aktuell aufgrund einer langen Baumaßnahme nicht bedient, war im ursprünglichen Linienweg aus gleichem Grund aber enthalten. In Nunkirchen besteht ein untergeordneter Übergang zu lokalen Verkehren Richtung Haustadter Tal und Losheim und in Wadern zu den Landesbuslinien R1, X1 und R2 sowie lokalen Verkehren u. a. ins Mittelzentrum Hermeskeil.

Die grundsätzlich im Stundentakt verkehrende Linie wird nachmittags durch einzelne Fahrten verdichtet.

### **R4 St. Wendel – Tholey – Lebach**

Die PlusBus-Linie R4 führt von St. Wendel über das Grundzentrum Tholey nach Lebach. Wichtige Verknüpfungspunkte sind St. Wendel Bahnhof / ZOB (SPNV-Linien RE3, RB73 Richtung Mainz und Saarbrücken, Landesbuslinien R2, R12, lokale Verkehre, On-Demand-Verkehr), Tholey (Landesbuslinie R11, lokale Verkehre) und Lebach Bahnhof (SPNV Richtung Saarbrücken und Landesbuslinie R3, R5, X5 sowie lokale Verkehre). In Sotzweiler an der Haltestelle „Autobahnmeisterei“ besteht ein Übergang auf die ExpressBus-Linie X66 nach Saarbrücken.

In Tholey teilt sich die Linie in zwei unterschiedliche Linienäste auf. Ein Linienzweig stellt die Hauptachse Richtung Lebach über Sotzweiler dar. Der zweite Linienzweig führt als Schleife über Theley nach Hasborn und von dort über Theley zurück nach Tholey und ist als Linie 601 eine vom Landkreis bestellte Linie, die darstellungstechnisch in die R4 integriert wurde. Beide Linienäste werden stündlich bedient, wodurch sich zwischen St. Wendel und Tholey von Montag bis Freitag ein Halbstundentakt ergibt. Am Wochenende verkehren alle Busse über Theley und Hasborn und erreichen in Sotzweiler wieder die Hauptachse nach Lebach.

### **R5 Saarlouis – Dillingen – Lebach**

Die PlusBus-Linie R5 verbindet die drei Mittelzentren des Landkreises Saarlouis – die Kreisstadt Saarlouis, Dillingen und Lebach – und bleibt dabei innerhalb des Kreisgebietes. Parallel verläuft die beschleunigte Linie X5. Wichtige Verknüpfungspunkte bestehen in Saarlouis am ZOB Kleiner Markt (Umstieg zu zahlreichen lokalen Buslinien) und am Hauptbahnhof (Linien RE1, RB70 und RB71 Richtung Trier und Saarbrücken sowie lokale Buslinien). Der wichtigste Übergangspunkt zum SPNV ist jedoch Dillingen Bahnhof, der als ITF-Knoten mit Wartezeitvorschrift organisiert ist. Hier sowie in Nalbach bestehen zudem Anschlüsse an lokale Busverkehre. In Lebach besteht Übergang zum SPNV Richtung Saarbrücken (RB72, Stadtbahn 1), zu den Landesbuslinien R3 und R4 sowie lokalen Verkehren.

Die R5 bindet im Raum Dillingen größere Arbeitgeber an, insbesondere die Dillinger Hütte und Betriebe des Gewerbegebietes Röderberg. Zudem verläuft sie unmittelbar an der Landesaufnahmestelle für Geflüchtete in Lebach.

### **R6 St. Ingbert – Spiesen-Elversberg – Neunkirchen**

Die PlusBus-Linie R6 verbindet die beiden Mittelzentren St. Ingbert und Neunkirchen über die Gemeinde Spiesen-Elversberg. Verstärkt wird die R6 durch die ExpressBus-Linie X6 (voraussichtlich bis Ende 2026). Wichtige Verknüpfungspunkte sind der Bahnhof St. Ingbert (Bahnlinien Richtung Saarbrücken, Kaiserslautern und Zweibrücken, lokale Buslinien, Buslinie 170 Richtung Universität), der zentrale Umsteigepunkt St. Ingbert Rendezvous-Platz (Verknüpfung mit Stadtbus „ingo“ und lokalen Buslinien), das Neunkircher Stummendenkmal (Verknüpfung mit Stadtverkehr und der Landesbuslinie R12) sowie der Neunkircher Hauptbahnhof (Bahnknoten mit Linien Richtung Saarbrücken, Illingen, St. Wendel und Homburg sowie lokale bzw. Stadtbuslinien).

In der Gemeinde Spiesen-Elversberg werden die Zentren beider Ortsteile, Elversberg und Spiesen, bedient mit Übergang zum lokalen Bus- und On-Demand-Verkehr. Die R6 bindet zahlreiche zentrale Einrichtungen an, u. a. die Rathäuser der beiden Städte, drei Kliniken (Kreis Krankenhaus St. Ingbert, Diakonie-Klinikum und Fliedner-Krankenhaus Neunkirchen) und Berufsschulen.

Die Linie verkehrt ausschließlich in hochverdichtetem Gebiet montags bis samstags halbstündlich und sonntags zweistündlich bis stündlich (über den PlusBus-Standard hinausgehend). Sie ist die Landesbuslinie mit dem höchsten Fahrgastaufkommen (siehe [Tabelle 17](#)), wobei sich die Fahrgäste auf die gesamte Linienlänge verteilen und oft nur kurze Abschnitte mitfahren (hohe Fluktuation). Einzelne Fahrten werden an Schultagen angeboten.

### **R7 Homburg – Zweibrücken**

Die PlusBus-Linie R7 verbindet die Mittelzentren Homburg und Zweibrücken. Wichtige Verknüpfungspunkte sind Homburg Hauptbahnhof (Bahnlinien Richtung Saarbrücken,

Neunkirchen und Kaiserslautern, Landesbuslinien R8/280 und R14 sowie Stadt- und lokale Buslinien), Homburg Talstraße (diverse lokale und Landesbuslinien), Einöd Bahnhof (Bahnlinie RB68 Richtung Primasens und Saarbrücken), Zweibrücken Hauptbahnhof (regionale Buslinien, kein geplanter Übergang zur Bahn, da dieser in Einöd stattfindet) und Zweibrücken ZOB (Stadtbus und lokale Buslinien). Zwischen Einöd und Ernstweiler fährt die R7 über die Landesgrenze Rheinland-Pfalz / Saarland und damit vom Gebiet des saarVV in das VRN-Gebiet.

Entlang des Linienverlaufs liegen wichtige Ziele unterschiedlicher Natur, u. a. große Arbeitgeber (Tadano Zweibrücken), touristische Ziele (Römermuseum Schwarzenacker) oder Bildungseinrichtungen (Jugenddorf Schwarzenbach).

Die Linie verkehrt montags bis samstags im Halbstundentakt, sonntags im Zweistunden- bis Stundentakt. Die Linie ist stark frequentiert: einen deutlichen Impuls gab das Deutschlandticket, welches die Nutzung tariflich stark vereinfacht hat. Die Fahrgastzahlen haben sich daraufhin deutlich gesteigert, am Wochenende teilweise sogar verdoppelt. Da es eine Auslastungsspitze zwischen Schwarzenbach und Schwarzenacker gibt, gab es seit 2022 häufig Kapazitätsprobleme. Daher wird die Linie seit November 2025 mit Gelenkbussen bedient. Einzelne Fahrten werden an Schultagen angeboten.

Es ist vereinbart, diese Linie in lokale Aufgabenträgerschaft zurück zu geben, wenn die geplante Reaktivierung der SPNV-Verbindung Homburg – Zweibrücken stattfindet, voraussichtlich Ende 2028.

### **R10 Saarbrücken – Flughafen Ensheim – Blieskastel**

Die PlusBus-Linie R10 verbindet das Oberzentrum Landeshauptstadt Saarbrücken mit dem Mittelzentrum Blieskastel im Saarpfalz-Kreis und dem UNESCO-Biosphärenreservat Bliesgau. Wichtige Verknüpfungspunkte sind der Saarbrücker Hauptbahnhof mit Übergang zu allen Kategorien im ÖPNV sowie zum Fernverkehr auf der Schiene und zum Luxemburg-Express, Aßweiler Busbahnhof (Übergang zur Landesbuslinie R14 sowie zu lokalen Bus- und ALT-Linien) und Blieskastel Busbahnhof (u. a. Umstieg zum Biosphärenbus 501 sowie lokalen Buslinien). Endstation der R10 ist das Freizeitzentrum Blieskastel nahe des Gewerbegebietes Auf Scharlen mit Schwimmbad und Schulstandort.

Auf dem Linienweg durchquert die R10 stark ländliches Gebiet mit kleinen Dörfern im Bliesgau und besitzt daher auch eine Funktion im Freizeitverkehr. Sie bindet zudem als einzige ÖPNV-Linie den Flughafen Saarbrücken nahe der Ortschaft Ensheim an. Die Fahrt zwischen Saarbrücken-Fechingen und dem Osten Saarbrückens wird ähnlich einem Schnellbus über die Autobahn A620 ausgeführt. Eine Fahrt verkehrt an Schultagen.

### **R14 Homburg – Blieskastel – Kleinblittersdorf**

Die PlusBus-Linie R14 führt quer durch den gesamten Saarpfalz-Kreis zwischen den Mittelzentren Homburg und Blieskastel über das Mandelbachtal in die Gemeinde Kleinblittersdorf im Regionalverband Saarbrücken. Wichtige Verknüpfungspunkte sind Homburg Hauptbahnhof (Bahnlinien Richtung Saarbrücken, Neunkirchen und Kaiserslautern, Landesbuslinien R7 und R8/280 sowie Stadt- und lokale Buslinien), Homburg Talstraße (diverse lokale und Landesbuslinien), Blieskastel Busbahnhof und Aßweiler Busbahnhof mit Übergang zu lokalen und regionalen Buslinien und Kleinblittersdorf Bahnhof mit Übergang zur Stadtbahn Richtung Saarbrücken und Saargemünd, lokalen Buslinien und einem Fußweg nach Frankreich (Grosbliederstroff). Innerhalb der Gemeinde Kleinblittersdorf fährt die R14 auf den meisten ihrer Fahrten die Saarland-Therme als landesweit bedeutsames touristisches Ziel

an. Durch die Anbindung weiterer touristischer Ziele wie dem Wintringer Hof und dem Haus Lochfeld besitzt die Linie eine wichtige Funktion im Freizeitverkehr.

Eine Besonderheit ist der über weite Abschnitte parallele Verkehr mit der Kreisbuslinie 501 (Biosphärenbus) zwischen Homburg und Blieskastel sowie Habkirchen und Kleinblittersdorf.

Anfang 2025 wurde durch Neuvergabe der Linie in einem Bündel die bisherige Kreisbuslinie 507 integriert, das Angebot neu strukturiert und ausgeweitet, was eine Steigerung der Fahrgastzahlen nach sich zog. Teile der Linie werden dementsprechend durch den Saarpfalz-Kreis finanziert.

## R20 Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil

Die PlusBus-Linie R20 verbindet den Verknüpfungspunkt Türkismühle und das Mittelzentrum Hermeskeil in Rheinlad-Pfalz über das Grundzentrum Nonnweiler. In Türkismühle besteht Übergang zur Bahn Richtung Saarbrücken und Mainz (ITF-Knoten mit Linie RE3) sowie zur RegioBus-Linie R11 zum Bostalsee und weiteren lokalen Busverkehren. In Hermeskeil besteht Anschluss an den RegioBus 200 Richtung Trier und weitere lokale und regionale Busverkehre. In Nonnweiler besteht Übergang zu einem Ortsverkehr.

Auf dem Weg bedient die R20 kleine, ländliche Ortslagen teilweise in Form von Stichfahrten zur besseren Potentialerschließung. Sie berührt dabei das Gebiet des Nationalparks Hunsrück-Hochwald am „Nationalpark-Tor Keltenpark“ und besitzt damit auch eine touristische Funktion. Auch ein bedeutsames Schulzentrum und ein großer Arbeitgeber (Hörmann) werden angebunden.

*Tabelle 17: Kennzahlen PlusBus*

| PlusBus-Linie | Streckenlänge | Fahrgastzahlen an Schultagen<br>Tages-Ø 2024<br>Tages-Ø 2025 |                |            | Fahrgäste hochgerechnet / Jahr | Betreiber  | Linienbündel         |
|---------------|---------------|--------------------------------------------------------------|----------------|------------|--------------------------------|------------|----------------------|
|               |               | km 2026                                                      | Mo.-Fr.        | Sa.        |                                |            |                      |
| R1            | 31,1          | 1.801<br>1.971                                               | 1.094<br>1021  | 664<br>575 | 525.000<br>570.000             | Zarth      | R1/X1                |
| R2            | 32,2          | 1.231<br>1.286                                               | 805<br>861     | 267<br>325 | 365.000<br>370.000             | Saar-Mobil | St. Wendel 2         |
| R3            | 26,4          | 1.297<br>1.422                                               | 994<br>902     | 339<br>256 | 405.000<br>340.000             | KVS        | Teilnetz Saarlouis 2 |
| R4            | 25,1          | 1.391<br>1.485                                               | 912<br>916     | 231<br>248 | 405.000<br>430.000             | Saar-Mobil | St. Wendel 1         |
| R5            | 24,7          | 1.544<br>1.554                                               | 1.310<br>910   | 388<br>352 | 490.000<br>444.000             | KVS        | Teilnetz Saarlouis 2 |
| R6            | 15,7          | 3.752<br>3.739                                               | 1.711<br>1.740 | 734<br>750 | 1.025.000<br>1.020.000         | Saar-Mobil | Saarpfalz-Kreis West |
| R7            | 12,8          | 3.064<br>3.270                                               | 1.833<br>1.934 | 670<br>654 | 870.000<br>905.000             | Saar-Mobil | Saarpfalz-Kreis Nord |

|      |      |                |            |            |                    |                  |                         |
|------|------|----------------|------------|------------|--------------------|------------------|-------------------------|
| R10  | 33,3 | 1.443<br>1.345 | 798<br>913 | 284<br>300 | 400.000<br>395.000 | Saar-Mobil       | Saarpfalz-Kreis<br>West |
| R14* | 55,5 | 603<br>1.244   | 262<br>869 | 98<br>280  | 155.000<br>345.000 | Reise<br>Fischer | Saarpfalz-Kreis<br>Süd  |
| R20  | 25,0 | 564<br>479     | 323<br>322 | 117<br>104 | 165.000<br>150.000 | Saar-Mobil       | St. Wendel 3            |

*Quellen: ZPS, Fahrgastzählungen, Linienlängen ohne Umwege / Stichfahrten inkl. Linienanteil anderer Aufgabenträger. \*Linie R14 2024: ohne Integration der Fahrten der ehem. Kreisbuslinie 507*

### 2.3.2.2 ExpressBus

ExpressBus-Linien verstärken das Fahrtangebot auf (landesbedeutsamen) Buslinien mit hoher Nachfrage in der Hauptverkehrszeit und haben einen angepassten, meist direkteren, Laufweg. Insbesondere für Berufspendelnde sind diese Fahrten am Morgen und Nachmittag interessant, um den Arbeitsweg schnellstmöglich mit dem ÖPNV zurückzulegen. Derzeit verkehren im Landesbusnetz zwei verschiedene ExpressBus-Typen:

1. ExpressBusse entlang der Linienführung einer bestehenden (Plus)Bus-Linie: derzeit Linien X1, X5, X6 und X13
2. ExpressBusse auf eigenen Strecken zur schnellen Anbindung eines nicht durch den SPNV erschlossenen Gebietes an ein nachgefragtes Mittel- oder Oberzentrum: derzeit Linie X66.

Alle ExpressBus-Linien verkehren bislang nur montags bis freitags, jeweils gleich an Schul- und Ferientagen.

#### **X1 Merzig – Losheim – Wadern**

Die ExpressBus-Linie X1 verkehrt parallel zur PlusBus-Linie R1 von Merzig über Losheim und Weiskirchen nach Wadern. Von Merzig ausgehend führt sie auf direktem Weg (ohne Stichfahrten durch Brotdorf und Rimlingen) über Bachem nach Losheim. Ab Weiskirchen nimmt sie die direkte Route über Thailen nach Wadern. Durch den kürzeren Linienweg benötigt die Linie nur rund 40 Minuten Fahrzeit zwischen Merzig und Wadern und spart damit im Vergleich zur Linie R1 15 Minuten.

Aktuell verkehrt die Linie von Montag bis Freitag fünf Mal am Tag, zwei Mal in Richtung Merzig am Morgen und drei Mal in der Gegenrichtung nach Wadern am Nachmittag. Durch diese Fahrten ergibt sich nachmittags zwischen Merzig und Losheim mit der Linie R1 zeitweise ein 20-Minuten-Takt. Die Linie schafft außerdem eine kürzere Umsteigezeit zur Linie R2 in Wadern („Nordsaarlandspace“ Merzig – St. Wendel).

#### **X5 Saarlouis – Dillingen – Lebach**

Die ExpressBus-Linie X5 verkehrt parallel zur PlusBus-Linie R5 von Saarlouis über Dillingen nach Lebach. Von Saarlouis ZOB aus führt die Linie ohne Halt bis zum Bahnhof Dillingen über die Autobahn A620. Weiter führt die Linie über die Ortsumgehungen von Nalbach und Piesbach nach Körprich, von wo aus sie wieder auf demselben Fahrtweg wie die Linie R5 verkehrt. Im Gegensatz zur Linie R5 (ca. 50 Minuten Fahrzeit) benötigt die Linie X5 zwischen Saarlouis und Lebach nur rund 40 Minuten (durchschnittliche Fahrzeiterparnis 11 Minuten).

Die Linie verkehrt montags bis freitags fünf Mal am Tag zur Hauptverkehrszeit, am Morgen drei Mal von Lebach nach Saarlouis und am Nachmittag zwei Mal in der Gegenrichtung.

### **X6 St. Ingbert – Neunkirchen**

Die ExpressBus-Linie X6 verkehrt parallel zur PlusBus-Linie R6 von Neunkirchen über Spiesen-Elversberg nach St. Ingbert. Die Linie beginnt in Neunkirchen nicht am Hauptbahnhof, sondern am Stummdenkmal. Sie führt auf kürzerem Weg über die Westspange nach Spiesen, von wo aus es direkt ohne Bedienung der Ortslage Elversberg nach St. Ingbert geht. Durch diesen verkürzten Linienweg benötigt die Linie X6 nur rund 30 Minuten Fahrtzeit im Gegensatz zur Linie R6 (40 Minuten, 11 Minuten Fahrzeiterparnis).

Die Linie verkehrt je Richtung fünf Mal am Tag, zwei Mal in der morgendlichen und drei Mal in der nachmittäglichen HVZ.

Es ist geplant, nach Inkrafttreten dieses NVP die Leistung der Linie X6 in die Linie R6 zu integrieren (siehe [Kapitel 4.1.4](#)).

### **X13 Saarbrücken – Differten – Überherrn**

Die ExpressBus-Linie X13 verkehrt von Saarbrücken nach Überherrn (Bisten Neues Rathaus). Zwischen Schaffhausen und Überherrn verkehrt die Linie parallel zur RegioBus-Linie R13, allerdings über Friedrichweiler. Ab Hostenbach verkehrt sie über die Autobahn A620 ohne Halt bis Saarbrücken, wo auf direktem Weg (mit zwei Zwischenhalten auf dem Hinweg) der Hauptbahnhof angebunden wird.

Durch den Direktweg nach Saarbrücken sowie die Führung über die Autobahn ist die ExpressBus-Linie je nach Alternativverbindung (Umstieg Völklingen Bf.) knapp 10 Minuten schneller.

In Richtung Saarbrücken verkehrt die Linie sechs Mal am Tag, vier Fahrten morgens und zwei nachmittags. In der Gegenrichtung gibt es acht Fahrten, eine morgens und sieben nachmittags. Die Fahrten sind in ein Taktschema eingetaktet (30-120 Minuten).

### **X66 Saarbrücken – Tholey**

Die ExpressBus-Linie X66 verbindet das Oberzentrum Saarbrücken und die Gemeinde Tholey mit ihren Ortsteilen im Landkreis St. Wendel. In der Saarbrücker Innenstadt bedient sie ab Landwehrplatz alle Haltestellen über den Hauptbahnhof bis zum Rastpfuhl. Eine Direktfahrt über die Autobahn A1 erfolgt bis / ab Anschlussstelle Tholey. An der Haltestelle Sotzweiler Autobahnmeisterei besteht Übergang zur KVS-Buslinie 473 nach Thalexweiler, Dörsdorf und weitere Ortslagen im Bohnental. Die Linie X66 verkehrt über Sotzweiler, Bergweiler, Hasborn und Theley nach Tholey bzw. umgekehrt. In Tholey besteht Übergang zur PlusBus-Linie R4. Am Morgen wird abweichend eine Fahrt ab Theley über Tholey und Sotzweiler direkt ausgeführt.

Die Linie benötigt zwischen Tholey und dem Saarbrücker Hauptbahnhof 45, 58 oder 62 Minuten Fahrtzeit je nach Fahrtvariante. Eine alternative Umsteigeverbindung über St. Wendel mit der Linie R4 und der Bahn benötigt 58 bzw. 72 Min. Fahrtzeit. Insbesondere für die Ortslagen jenseits von Tholey entsteht ein größerer Reisezeit- und Komfortgewinn.

Die Linie X66 verkehrt montags bis freitags sechs Mal am Tag, drei Mal morgens zwischen 6 und 8 Uhr in Hauptlastrichtung nach Saarbrücken und nachmittags drei Mal in der Gegenrichtung nach Tholey zwischen 15 und 18 Uhr.

**Tabelle 18: Kennzahlen ExpressBus**

| PlusBus-Linie | Streckenlänge | Fahrgastzahlen an Schultagen<br>Tages-Ø 2024<br>Tages-Ø 2025 | Fahrgäste hochgerechnet / Jahr | Betreiber    | Linienbündel            |
|---------------|---------------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------|--------------|-------------------------|
|               | (km)          | Mo.-Fr.                                                      | 2024 & 2025                    | Stand 2026   | Stand 2026              |
| X1            | 27,7          | 142<br>169                                                   | 35.000<br>40.000               | Zarth        | R1/X1                   |
| X5            | 23,6          | 139<br>126                                                   | 35.000<br>29.000               | KVS          | Teilnetz<br>Saarlouis 2 |
| X6            | 11,6          | 131<br>151                                                   | 35.000<br>35.000               | Saar-Mobil   | Saarpfalz-Kreis<br>West |
| X13           | 28,4          | werden erst 2026<br>erhoben                                  | werden erst 2026<br>erhoben    | Baron-Reisen | R13/X13                 |
| X66           | 48,6          | 131<br>127                                                   | 30.000<br>30.000               | Saar-Mobil   | X66                     |

*Quellen: ZPS, Fahrgastzählungen, Linienlängen ohne Umwege / Stichfahrten.*

Folgende Übersicht zeigt im langjährigen Mittel (Anfang 2022 bis Anfang 2026, 13 Erhebungszeiträume) die durchschnittliche Auslastung einer X-Linie je angebotener Fahrt:

**Tabelle 19: Fahrtauslastung der X-Linien 2022 - 2026**

| X1    | X5    | X6    | X66   |
|-------|-------|-------|-------|
| 23,71 | 21,31 | 11,44 | 18,95 |

*Quellen: ZPS, Fahrgastzählungen*

Somit weist die Linie X6 seit Jahren die geringste Auslastung auf. Insbesondere an Nachmittagen werden die Fahrten kaum angenommen.

### 2.3.2.3 RegioBus

Einige landesbedeutsame Linien wurden aus unterschiedlichen Gründen nicht als Plus- oder ExpressBus definiert (Begründungen siehe [Kapitel 3.3.3.3](#)).

#### R8/280 Homburg – Kusel

Die RegioBus-Linie R8 verbindet das Mittelzentrum Homburg und die rheinland-pfälzische Kreisstadt Kusel über Waldmohr und Schönenberg-Kübelberg. In Homburg wird die Innenstadt (Linienendpunkt Talstraße) und der Hauptbahnhof (Verknüpfungen zum SPNV Richtung Saarbrücken, Kaiserslautern und Neunkirchen, Landesbusnetz (R7, R14), Stadt- und lokales Busnetz) angebunden. Weitere Verknüpfungen bestehen in Rheinland-Pfalz am ZOB Schöneberg und am Bahnhof Kusel (SPNV RB67 Richtung Landstuhl, RegioBus 270, lokale Busverkehre).

Die Linie verkehrt täglich im Stundentakt. Einzelne Fahrten verkehren an Schultagen.

### **R11 Nohfelden – Türkismühle – Selbach – Tholey**

Die RegioBus-Linie R11 verbindet die Gemeinde Nohfelden inklusive dem wichtigen Verknüpfungspunkt Türkismühle mit dem Freizeitzentrum rund um den Bostalsee sowie dem Grundzentrum Tholey und verkehrt nur innerhalb des Landkreises St. Wendel. Türkismühle stellt einen wichtigen Übergangspunkt zum SPNV dar (Züge Richtung Saarbrücken und Mainz) sowie zur PlusBus-Linie R20 nach Hermeskeil und weiteren lokalen Buslinien. Der Linienweg der R11 führt nördlich um den Bostalsee, eine der wichtigsten Freizeitdestinationen im Saarland, mit Halt am Center-Park. In Selbach (Schafbrücker Straße) ist ein symmetrischer ITF-Knoten mit der PlusBus-Linie R2 eingerichtet. In Tholey bestehen Übergänge zum PlusBus R4, dem ExpressBus X66 und lokalen Buslinien.

Die Strecke zwischen Türkismühle bis zur Ortslage Nohfelden wird montags bis freitags zweistündlich bedient und vom Landkreis St. Wendel finanziert. Montag bis Freitag besteht ein Stundentakt unter Mitfinanzierung durch den Landkreis und am Wochenende ein Zweistundentakt. Einzelne Fahrten am Abend verkehren in den Sommerferien.

### **R12 Neunkirchen – Schiffweiler – Marpingen – St. Wendel**

Die RegioBus-Linie R12 verbindet das Mittelzentrum Neunkirchen über die Grundzentren Schiffweiler und Marpingen mit dem Mittelzentrum St. Wendel. In Neunkirchen wird nicht der Hauptbahnhof, sondern der zentrale Verknüpfungspunkt Lindenallee / Stummdenkmal angebunden mit Übergang zur PlusBus-Linie R6 und ExpressBus-Linie X6 sowie zahlreichen Stadt- und lokalen Verkehren. Am Bahnhof in Schiffweiler besteht ein Übergang zu der Bahnlinie RB74. In Marpingen besteht Anschluss an den Ortsverkehr. In St. Wendel besteht ein ITF-Knoten mit dem SPNV (RE3 und RB73), sowie teils nicht geplante Übergänge zu den PlusBus-Linien R2 und R4, weitere lokale Buslinien und den On-Demand-Verkehr.

Montags bis freitags wird ein Stundentakt angeboten, samstags ein Zweistundentakt und sonntags ein Dreistundentakt. Außerdem gibt es einige Fahrten im Schülerverkehr.

### **R13 Völklingen – Differten – Überherrn – Bisten**

Die RegioBus-Linie R13 führt vom Mittelzentrum Völklingen (Regionalverband Saarbrücken) über Ortsteile der Gemeinde Wadgassen (ohne Gemeindezentrum) und das Grundzentrum Überherrn bis Überherrn-Bisten im Landkreis Saarlouis. Am Bahnhof in Völklingen besteht Übergang zum SPNV Richtung Saarbrücken und Trier sowie zu lokalen Buslinien und den regionalen Verbindungen nach Saarbrücken (Linie 110) und Heusweiler (Linie 190). Bis Hostenbach erfolgt die Fahrt aufgrund der parallel verkehrenden Stadtbusse ohne Zwischenhalt. In Überherrn bestehen nicht geplante Anschlüsse zu Buslinien Richtung Saarlouis, Berus und Creutzwald.

Die Linie verkehrt montags bis freitags alle 30-120 Minuten je nach Lastrichtung, teilweise auch seltener. Ein durchgängiges Taktschema existiert nicht. Samstags wird durchgängig von ca. 6 Uhr bis abends im Zweistundentakt gefahren. An Sonntagen gibt es in beiden Richtungen jeweils zwei Einzelfahrten.

**Tabelle 20: Kennzahlen Landesbuslinien ohne PlusBus-Zertifizierung**

| PlusBus-Linie | Streckenlänge | Fahrgastzahlen an Schultagen<br>Tages-Ø 2024<br>Tages- Ø 2025 |     |     | Fahrgäste hochgerechnet / Jahr | Betreiber          | Linienbündel               |
|---------------|---------------|---------------------------------------------------------------|-----|-----|--------------------------------|--------------------|----------------------------|
|               | (km)          | Mo.-Fr.                                                       | Sa. | So. | 2024 & 2025                    | Stand 2025         | Stand 2025                 |
| R8            | 35,8          | Keine Angaben                                                 |     |     |                                | DB Regio Bus Mitte | Pfälzer Bergland Süd Los 4 |
| R11           | 23,2          | 248                                                           | 179 | 62  | 90.000                         | Saar-Mobil         | St. Wendel 3               |
|               |               | 322                                                           | 225 | 135 | 100.000                        |                    |                            |
| R12           | 29,6          | 1.401                                                         | 380 | 175 | 370.000                        | Saar-Mobil         | St. Wendel 1               |
|               |               | 1.322                                                         | 422 | 175 | 340.000                        |                    |                            |
| R13           | 14,5          | 433                                                           | 177 | 42  | 120.000                        | Baron Reisen       | R13/X13                    |
|               |               | 420                                                           | 162 | 48  | 115.000                        |                    |                            |

*Quellen: ZPS, Fahrgastzählungen, Linienlängen ohne Umwege / Stichfahrten.*

#### 2.3.2.4 Nachtbus

Im Saarland gibt es sieben landesbedeutsame Nachtbuslinien in Aufgabenträgerschaft des ZPS, wovon fünf Linien (N1 - N5) ihren Startpunkt in Saarbrücken haben. Zwei weitere Nachtbuslinien beginnen in St. Wendel (N6, N7). Auf Ebene der lokalen Aufgabenträger im Saarland gibt es weitere Nachtverkehre, die Anschluss an die Landes-Nachtbuslinien bieten. So werden diese teilweise ebenfalls als Linienbus betrieben, z. B. die Linie N52 als Verlängerung der Linie N1 von Blieskastel nach Niederwürzbach. Teilweise verkehren diese Anschlüsse aber auch als Linientaxi (z. B. N53 in St. Ingbert).

Die Landes-Nachtbuslinien (N1 - N7) verkehren landkreisübergreifend und verbinden die nächtlichen Hotspots Saarbrücken und St. Wendel mit weiten Teilen des Saarlandes. Einige Kommunen sind jedoch weder an den lokalen Nachtverkehr noch an das Landesbusnetz angeschlossen. Grenzüberschreitende Linien nach Rheinland-Pfalz, Luxemburg oder Frankreich gibt es trotz starker Besucherzahlen in Saarbrücken aus diesen Gebieten ebenfalls nicht.

**Tabelle 21: Kennzahlen Nachtbus**

| Nachtbuslinien | Streckenlänge | Fahrgastzahlen<br>gesamt 2024<br>gesamt 2025 |                      | Betreiber  | Linienbündel         |
|----------------|---------------|----------------------------------------------|----------------------|------------|----------------------|
|                | (km)          | Sa.                                          | So. & vor Feiertagen | Stand 2025 | Stand 2025           |
| N1             | 43,4          | 875<br>763                                   | 874<br>1.003         | Saar-Mobil | Saarpfalz-Kreis West |
| N2             | 48,2          | 551<br>657                                   | 1.065<br>1.096       |            | Saarpfalz-Kreis West |

|    |      |            |                |  |              |
|----|------|------------|----------------|--|--------------|
| N3 | 42,4 | 311<br>446 | 870<br>821     |  | St. Wendel 2 |
| N4 | 54,1 | 964<br>818 | 957<br>821     |  | N4           |
| N5 | 58,6 | 919<br>896 | 932<br>769     |  | N5           |
| N6 | 48,8 | 488<br>363 | 1.402<br>1.346 |  | St. Wendel 1 |
| N7 | 36,3 | 342<br>469 | 516<br>560     |  | St. Wendel 2 |

*Quellen: ZPS, Fahrgastzählungen (Vollerhebung auf allen N-Linien).*

In Saarbrücken beginnen die Linien N1 - N5 an der zentralen Bushaltestelle Rathaus, welche als Verknüpfungspunkt dient und in deren Umkreis sich mehrere Diskotheken sowie die Szeneviertel St. Johanner Markt und Nauwieser Viertel befinden. Einige Linien bedienen im Vorlauf auch andere Ausgahmlichkeiten in Saarbrücken (N1, N2 ab Trierer Straße; N3 ab Verladebahnhof) sowie den Campus der UdS (N4). Die Linie N1 bedient außerdem an der Haltestelle Römerkastell die Eventlocation Osthafen. Seit Schließung der Diskothek „Flash“ in St. Wendel beginnen alle Nachtbuslinien dort am Bahnhof bzw. am ZOB.

Alle Nachtbuslinien bis auf die Linien N3 und N4 haben in den jeweiligen Nächten eine Fahrt, welche um ca. 03:00 Uhr oder 04:00 Uhr in Saarbrücken oder St. Wendel beginnt. Die Linie N3 wird jeweils einmal in beiden Richtungen bedient. Damit liegen die Fahrten ungefähr mittig zwischen Betriebsende (ca. 01:30 Uhr) und Betriebsbeginn (frühestens 05:00 Uhr) des regulären ÖPNV bzw. SPNV.

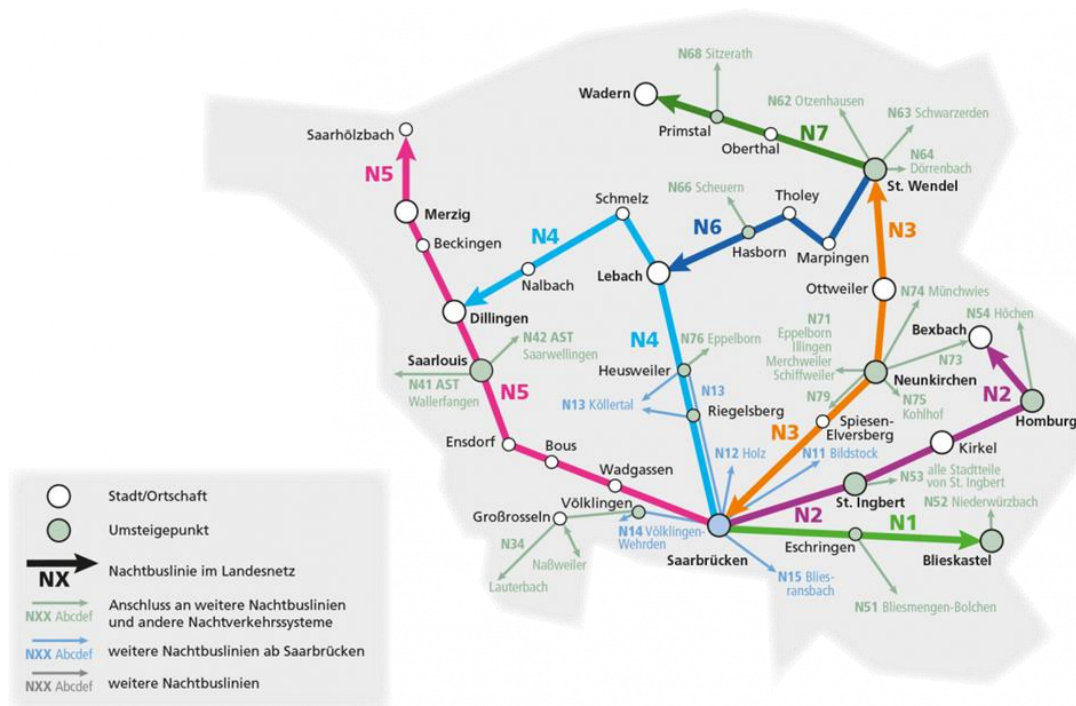
Die Linien verkehren am Wochenende in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag sowie in den Nächten vor Feiertagen. Weitere Betriebstage sind außerdem die Nacht von „Weiberfastnacht“ auf den darauffolgenden Freitag sowie die Nacht von Fastnachtssonntag auf Rosenmontag. Am 1. und 2. Weihnachtsfeiertag verkehren die Linien nicht.

Im Jahr 2025 haben die Nachtbuslinien des Landesnetzes insgesamt knapp 11.000 Fahrgäste befördert, wovon die Mehrzahl in den Nächten auf Sonn- und Feiertage befördert wird. Mit jeweils über 1.700 Fahrgästen 2025 sind die Linien N1, N2 und N6 am stärksten frequentiert.

Im Nachtbusnetz werden Zeitkarten (Jahres-, Monats- und Wochenkarten, Semester-Ticket, D-Ticket / Junge-Leute-Ticket) anerkannt. Alternativ gibt es einen einfachen Nachtbustarif: Die Fahrt innerhalb des Regionalverbandes Saarbrücken oder den einzelnen Landkreisen kostet pro Person 2,50 € und die Fahrt über mehrere Landkreise 5,00 €.

Fünf der sieben landesweiten Nachtbuslinien sind in Linienbündeln mit den lokalen Aufgabenträgern eingebunden und Teil der jeweils gemeinsamen Verkehrsverträge. Die Linien N4 und N5 wurden bisher als Einzellinie vergeben. In der folgenden Abbildung sind alle landesweiten Nachtbuslinien aufgeführt.

Abbildung 35: Nachtbuslinien Saarland



Quelle: saarVV

### 2.3.2.5 Moselle-Saar-Linien

Die Moselle-Saar-Linien (MS-Linien) verbinden auf wichtigen Achsen zentrale Orte im Saarland mit Zentren im französischen Département Moselle (Région Grand-Est). Mit der Einführung der ersten beiden MS-Linien 1999 wurde der Busbahnhof von Saint Avold als Knotenpunkt mit 2 Buslinien Richtung Saarbrücken (MS1) und Saarlouis (MS2) konzipiert. Aufgrund der Nachfrage wurde die MS2 einige Jahre später bis auf wenige Rumpffahrten zwischen Saarlouis und Creutzwald eingestellt. Die Linie MS1 (Saarbrücken – St. Avold) besteht derzeit als Linie MS mit einigen nicht vertakteten Fahrten zwischen den beiden Endpunkten montags bis samstags. Schwerpunktmäßig werden Pendler und Schüler des Deutsch-Französischen Gymnasiums transportiert.

Eine Verlängerung der MS2 nach St. Avold wurde ab 2021 erneut geplant. Auf deutscher Seite war die Einbeziehung des Gewerbegebietes Lisdorfer Berg erwünscht, daher wurde als Vorstadium die Linie „MSX“ (Saarlouis Hbf. – Lisdorfer Berg) Ende 2022 in Betrieb genommen. Diese Linie wurde bis 2025 zu einem Drittel aus Landesmitteln über den ZPS finanziert unter dem Vorbehalt der Weiterführung nach St. Avold. Mangels Finanzierungsmöglichkeiten auf französischer Seite liegt dieses Projekt derzeit auf Eis. Daher ist der ZPS Ende 2025 aus der Finanzierung ausgestiegen und die Linie ging auf eine lokale Aufgabenträgerschaft über (Linie 430).

Eine weitere Linie MS3 existierte zeitweise von Sarreguemines nach Homburg, wurde aber mangels Nachfrage und aus organisatorischen Gründen auf französischer Seite eingestellt. Sie wurde auf deutscher Seite 2013 in die Linie R14 überführt.

Weitere grenzüberschreitende Verbindungen nach Frankreich existieren auf lokaler Ebene und sind nicht Bestandteil des Landesbusnetzes. Es existieren zudem Verkehrsbeziehungen zwischen Zentren, die früher auch durch SPNV-Verbindungen abgedeckt wurden, aber heute

keine Bedeutung im ÖPNV mehr aufweisen z. B. Dillingen – Bouzonville oder Merzig – Thionville.

### 2.3.2.6 Linienbündelung und Laufzeiten im Landesbusnetz

Die Linien des Landesbusnetzes wurden mehrheitlich in Linienbündel lokaler Aufgabenträger integriert und aus planerischen und wirtschaftlichen Synergien heraus gemeinsam vergeben. Einige wenige Linien wurden als Einzellinien vergeben, weil zum Zeitpunkt der notwendigen Verlängerung der Genehmigung bzw. Vertragslaufzeit eine Integration in ein Bündel nicht sachgerecht war. Die Linienbündel des Landkreises Saarlouis sind in Form einer Direktvergabe (Inhouse-Vergabe an das kreiseigene Verkehrsunternehmen) vergeben worden, für alle anderen Linien fand ein wettbewerbliches Vergabeverfahren statt.

**Tabelle 22: Linienbündel und Laufzeiten im Landesbusnetz**

| Linienbündel               | Enthaltene Landesbuslinien | Federführender Aufgabenträger | Ausführendes Verkehrsunternehmen | Laufzeit-ende |
|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------|
| St. Wendel 1               | R4, R12, N6                | LK St. Wendel                 | Saar-Mobil                       | 31.12.2031    |
| St. Wendel 2               | R2, N3, N7                 | LK St. Wendel                 | Saar-Mobil                       | 31.12.2031    |
| St. Wendel 3               | R11, R20                   | LK St. Wendel                 | Saar-Mobil                       | 31.12.2031    |
| Saarpfalz-Kreis Nord       | R7                         | Saarpfalz-Kreis               | Saar-Mobil                       | 31.12.2030    |
| Saarpfalz-Kreis West       | R6, X6, R10, N1, N2        | Saarpfalz-Kreis               | Saar-Mobil                       | 31.12.2030    |
| Saarpfalz-Kreis Süd        | R14                        | Saarpfalz-Kreis               | Reise Fischer                    | 31.12.2035    |
| Pfälzer Bergland Süd Los 4 | R8/280                     | ZÖPNV Rheinland-Pfalz Süd     | DB Regio Bus Mitte               | 09.06.2035    |
| Saarlouis Teilnetz 2       | R3, R5, X5                 | LK Saarlouis                  | KVS                              | 31.12.2028    |
| Moselle Est 04 Los 115     | MS                         | Région Grand Est              | Transdev Grand Est               | 31.08.2027    |
| R1                         | R1, X1                     | ZPS                           | Zarth                            | 31.12.2031    |
| R13                        | R13, X13                   | ZPS                           | Baron-Reisen                     | 31.12.2030    |
| X66                        | X66                        | ZPS                           | Saar-Mobil                       | 31.12.2029    |
| N4                         | N4                         | ZPS                           | Saar-Mobil                       | 31.12.2029    |
| N5                         | N5                         | ZPS                           | Saar-Mobil                       | 31.12.2029    |

Quelle: ZPS (Stand 2026)

### 2.3.2.7 Verkehre mit dem Großherzogtum Luxemburg

Neben den bereits beschriebenen Linienverkehren innerhalb des Saarlandes ergänzen grenzüberschreitende Verkehre von und nach Luxemburg das Angebot des Landesbusnetzes. Bislang sind diese Verkehre aber nicht in das Landesbusnetz oder den saarVV integriert, sondern werden alleine von luxemburgischer Seite (RGTR, siehe [Kapitel 1.4.3](#)) organisiert und finanziert. Sie spielen eine zentrale Rolle für die Mobilität in der Großregion aufgrund der Attraktivität des Standortes Luxemburg als Wirtschaftsstandort und Arbeitsplatzschwerpunkt. Sie ermöglichen überwiegend deutschen Berufspendlern den Weg zur Arbeit in das

Großherzogtum und unterstützen den wirtschaftlichen und kulturellen Austausch beider Regionen. In den letzten Jahren wurden die Verbindungen kontinuierlich ausgebaut, um den steigenden Anforderungen an eine umweltfreundliche und vernetzte Verkehrsinfrastruktur gerecht zu werden.

Für die grenzüberschreitenden Fahrten gibt es einen attraktiven Sondertarif (RegioZone). Die Möglichkeit einer direkten Einflussnahme auf diese Verkehre besteht für die deutschen Aufgabenträger derzeit nicht. Die sechs Linien des sogenannten „SaarLuxBus“ sind als internationale Linienverkehre nicht nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz, sondern nach der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 genehmigt und werden vom Verkehrsunternehmen Voyages Emile Weber bedient. Sie gewährleisten die Erreichbarkeit Luxemburgs für die Berufspendler aus dem Landkreis Merzig-Wadern sowie aus dem Landkreis Saarlouis und haben Schnellbuscharakter. Derzeit erfolgt keine Bedienung innerhalb Deutschlands, allerdings wird auf deutscher Seite das Deutschland-Ticket im Rahmen des Projektes „Ticket De Lux“ anerkannt (Stand 2026).

**Tabelle 23: Saar-Lux-Bus-Linien**

| Linie | Verlauf                                   | Anzahl Fahrten/Tag Hin |     |         | Anzahl Fahrten/Tag Rück |     |         | Fahrgäste Ø pro Tag |
|-------|-------------------------------------------|------------------------|-----|---------|-------------------------|-----|---------|---------------------|
|       |                                           | Mo.-Fr.                | Sa. | So.+Ft. | Mo.-Fr.                 | Sa. | So.+Ft. |                     |
| 401   | Losheim – Orscholz – Luxembourg Kirchberg | 15                     | 0   | 0       | 13                      | 0   | 0       | 313                 |
| 402   | Nennig – Perl – Luxembourg Gare           | 23                     | 18  | 8       | 22                      | 22  | 9       | 715                 |
| 403   | Merzig – Orscholz – Luxembourg Kirchberg  | 23                     | 0   | 0       | 22                      | 0   | 0       | 310                 |
| 404   | Merzig – Leudelange                       | 14                     | 0   | 0       | 12                      | 0   | 0       | 198                 |
| 405   | Saarlouis – Merzig – Luxembourg Kirchberg | 12                     | 0   | 0       | 12                      | 0   | 0       | 79                  |
| 407   | Merzig – Luxembourg Kirchberg             | 15                     | 0   | 0       | 13                      | 0   | 0       | 174                 |
| 592   | Merzig – Perl – Dudelange Z.I. Riedgen    | 4                      | 1   | 2       | 4                       | 3   | 1       | k.A.                |

Quelle: RGTR / Gouvernement du Grand-Duché des Luxembourg (Stand 2026)

Hinzu kommt die Express-Linie L40 der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft CFL, welche mehrfach täglich Luxembourg Gare Centrale über die direkte Autobahnverbindung mit dem Saarbrücker Hauptbahnhof verbindet. Diese Fahrten werden von Voyages Emile Weber ohne Zwischenhalte durchgeführt und sind als Fernverkehrsleistung kein offizieller Bestandteil des ÖPNV, wenngleich der Verkehr ÖPNV-ähnlich durchgeführt wird und einen im VEP definierten Landeskorridor darstellt. Aufgrund der hohen Nachfrage werden häufig Überland-Doppeldecker-Fahrzeuge eingesetzt.

**Tabelle 24: Fahrtenanzahl Luxembourg-Saarbrücken-Express**

| Linie | Verlauf                                       | Anzahl Fahrten/Tag<br>Hin |     |             | Anzahl Fahrten/Tag<br>Rück |     |             |
|-------|-----------------------------------------------|---------------------------|-----|-------------|----------------------------|-----|-------------|
|       |                                               | Mo.-Fr.                   | Sa. | So.+<br>Ft. | Mo.-Fr.                    | Sa. | So.+<br>Ft. |
| L40   | Saarbrücken HBF – Luxembourg<br>Gare Centrale | 14                        | 15  | 9           | 15                         | 15  | 9           |

Quelle: Fahrplanauskunft Emile Weber

### 2.3.3 Lokaler Busverkehr

In allen Landkreisen bestehen eigene Aufgabenträgerschaften, die eigene Verkehre bestellen. Im Folgenden soll die Situation in den jeweiligen Kreisen kurz umrissen werden.

#### Regionalverband Saarbrücken

Der Regionalverband Saarbrücken besteht schwerpunktmäßig aus den Städten Saarbrücken (Oberzentrum) und Völklingen (Mittelzentrum). Beide Städte sind Aufgabenträger für ihre lokalen Stadtverkehre und betreuen ihr Eigenunternehmen mit der Verkehrsleistung. Völklingen ist zwar selbst Aufgabenträger, aber derzeit immer noch Mitglied im ZPRS. Die Saarbahn GmbH als von der Landeshauptstadt Saarbrücken beauftragtes Eigenunternehmen betreibt eine Stadtbahn- und 38 Buslinien sowie rund 30 Schulverstärkerlinien und mehrere ALT-Leistungen. Das Netz ist ansatzweise hierarchisch gegliedert: Die Hauptlast liegt auf den niedrigen Linien 101 – 108 und den Hochschullinien 111, 112 und 124. Die grenzüberschreitende Linie 30 verkehrt seit 1974 ins französische Forbach im Gemeinschaftsverkehr mit forbus.

Die Völklinger Verkehrsbetriebe (VVB) betreiben innerhalb der Stadt Völklingen 9 Stadtbushlinien inklusive ALT-Fahrten, die auch Nachbargemeinden anbinden. Hinzu kommen 9 Schulverstärkerlinien. Die Linie 110 mit Schnellbuscharakter (Völklingen – Saarbrücken), wird im Gemeinschaftsverkehr mit der Saarbahn GmbH betrieben.

Die restlichen acht Städte und Gemeinden des Regionalverbandes haben sich im ZPRS zusammengeschlossen. Hier werden eigene Verkehre bestellt, die von fünf privatwirtschaftlich organisierten Verkehrsunternehmen überwiegend in Form von Brutto-Verkehrsverträgen, aber auch in Form von Netto-Verkehrsverträgen und teils noch eigenwirtschaftlich betrieben werden. Es handelt sich um 20 Buslinien, einer AST-Leistung und einer eignen ALT-Linien, die entweder als ein- und ausbrechende Verkehre bzgl. der beiden Zentren oder als reine Umland- bzw. Ortsverkehre betrieben werden. Oft bestehen an Brechpunkten Umsteigebeziehungen zu städtischen Linien (z. B. Geislautern Rotweg, Riegelsberg Süd, Kleinblittersdorf Bahnhof, Dudweiler Dudoplatz). Zusätzlich werden sechs Nachtbuslinien ab Saarbrücken bzw. Völklingen und ein Nachtbustaxi ab Heusweiler angeboten, als Abbringer einer landesweiten Nachtbislinie.

#### Landkreis Merzig-Wadern

Der Landkreis Merzig-Wadern hat nach einer langen Phase der eigenwirtschaftlichen Verkehrserbringung eine eigene Verkehrsgesellschaft gegründet, die in Kooperation mit dem Landkreis Saarlouis und dessen Eigenunternehmen Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis (KVS

GmbH) seit 2025 die meisten Verkehre im Landkreis betreibt. Diese Verkehrsgesellschaft Merzig-Wadern (VMW) betreibt 41 Linien, darunter neben den Hauptlinien 201, 230, 250 und 260 insbesondere am Schülerverkehr orientierte Linien sowie einzelne ALT-Leistungen. Eine Buslinie wird von einem privaten Anbieter betrieben, aber in absehbarer Zeit ebenfalls in die Bündel zur Direktvergabe integriert.

Neben der Kreisstadt Merzig ist die Stadt Wadern ein Schwerpunkt im Liniennetz mit Übergangsstellen zu Kreisgrenzen und die Landesgrenze überschreitenden Linien.

Besonderheit im Landkreis Merzig-Wadern sind sechs vom Großherzogtum Luxemburg bestellte Linien, die aktuell nur für den Berufs- und Freizeitverkehr mit Ziel Luxemburg konzipiert sind. Sie fahren im dichten Takt ohne Zwischenbedienung innerhalb des Saarlandes. Eine Öffnung dieser Linie für den lokalen Verkehr wird diskutiert (siehe [Kapitel 3.3.3.5](#) und [4.5.1](#)).

### **Landkreis Neunkirchen**

Im Landkreis Neunkirchen verkehren die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises sowie der Stadt Neunkirchen. Außer ein paar ein- und ausbrechenden Linien anderer Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen sind dies ausschließlich Linien des Eigenbetriebes Neunkircher Verkehrs-GmbH (NVG): Es handelt sich um 35 Buslinien, einige ALT-Leistungen, einen On-Demand-Verkehr sowie rund 20 Schulverstärker- und Berufsverkehre. Linien mit überörtlichem bis regionalen Charakter (z. B. 301, 350) sind hier ebenso vertreten wie reine Stadtbuslinien in der Stadt Neunkirchen und Ortsbusse in einigen Gemeinden (Illingen, Eppelborn, Ottweiler, Schiffweiler, Spiesen-Elversberg). Im Nachtverkehr werden vier Taxi-Linien und in Spiesen-Elversberg ein On-Demand-Verkehr angeboten.

Neben der Kreisstadt Neunkirchen und Ottweiler besitzt Illingen als Verknüpfungspunkt noch eine wichtige Verkehrsfunktion im Liniennetz.

### **Landkreis Saarlouis**

Der Landkreis Saarlouis wird außer ein paar ein-/ausbrechenden Verkehren nur von Linien des Eigenbetriebes KVS GmbH (ehem. Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis AG) erschlossen. 43 reguläre Buslinien, zwei Rufbusangebote, drei ALT-Leistungen, rund 30 Schulverstärkerlinien sowie zwei im [Kapitel 2.3.2.1](#) aufgeführte landesbedeutsame Linien (R3, R5) und eine ExpressBus-Linie (X5) werden von der KVS betrieben.

Das Netz besteht aus Linien mit stark regionalem Charakter, die als Ringlinien (z. B. 401 – 404, 406) oder als Hauptachsen (z. B. 409/419, 466) ausgelegt sind bis hin zu reinen Ortslinien in Saarlouis, Dillingen, Schwalbach, Lebach und Rehlingen-Siersburg. Die Netzschwerpunkte sind neben dem Kreiszentrum Saarlouis noch die Mittelzentren Lebach und Dillingen.

### **Saarpfalz-Kreis**

Der Saarpfalz-Kreis besitzt keinen Eigenbetrieb und schreibt seine Verkehrsleistungen in Form von Brutto-Verträgen aus. Auftragnehmer sind drei Verkehrsunternehmen, teils in Form von Bietergemeinschaften. Es werden 53 reguläre Buslinien mit einem großen Anteil Schülerverkehrslinien betrieben sowie einige ALT-Leistungen, darunter 5 eigene ALT-Linien und ein On-Demand-Verkehr. Ein Teil der Linien hat regionalen Charakter, darunter vier Linien des Landesbusnetzes (R6, R7, R10, R14), der Biosphärenbus 501 mit sehr hohem Angebotsstandard sowie die Linien 504, 505, 506, 508 und 547. Stadtverkehre werden in St. Ingbert, Homburg und Blieskastel angeboten, finanziert durch die jeweiligen Kommunen. Im

Nachtverkehr wird der Kreis durch zwei Landesnachtbus-Linien erschlossen, was durch vier weitere Nachtbus- bzw. Taxi-Angebote ergänzt wird.

Die drei Städte Homburg, St. Ingbert und Blieskastel bilden im Liniennetz die Schwerpunkte, neben Bexbach, Aßweiler und Gersheim als weitere Verknüpfungspunkte. Durch das auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Biosphärenreservat Bliesgau kommt dem ÖPNV im Saarpfalz-Kreis eine besondere Rolle zu, die im Bereich Angebot im touristischen und Freizeitverkehr (Biosphärenbus 501 u. a.) und Tarif (saarVV-Biosphären-Ticket) spürbar ist.

Im Raum Homburg ist zudem die Verflechtung mit Rheinland-Pfalz spürbar, in Form einer RegioLinie (R8 / 280) und rund 10 Schulverstärker- und Berufsverkehren, die das ländliche Umland von Rheinland-Pfalz an das Zentrum Homburg anbinden.

### **Landkreis St. Wendel**

Der Landkreis St. Wendel besitzt ebenfalls keinen Eigenbetrieb und hat seine Leistungen an eine private Bietergemeinschaft vergeben. Es werden insgesamt 41 Buslinien betrieben, darunter ein paar wenige Kreisbuslinien. Wichtige Verkehrsbeziehungen im Kreis werden von fünf Landesbuslinien (R2, R4, R11, R12, R20) abgebildet. Hinzu kommen Ortsverkehre (Oberthal, Marpingen, Nonnweiler, Tholey), ein ausgedehnter On-Demand-Verkehr im nordöstlichen Kreis und zahlreiche Schulverstärker, auch ins benachbarte Rheinland-Pfalz. Im Nachtverkehr werden sechs Nachtbuslinien angeboten, plus drei den Landkreis mitschließende Landesnachtbus-Linien.

Aufgrund der touristischen Ausrichtung des Landkreises sind zudem vier Tourismuslinien mit dem Knotenpunkt Bosen eingerichtet worden. Wichtige Schwerpunkte im Liniennetz sind neben der Kreisstadt St. Wendel der Verknüpfungsbahnhof Türkismühle – von dem aus auch der Nationalpark Hunsrück-Hochwald erreichbar ist – und Tholey.

#### **2.3.3.1 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre**

Ein ALT ist ein flexibles Nahverkehrsangebot, welches die Vorteile von Linien- und Bedarfsverkehr kombiniert. Es fährt nach einem festen Fahrplan und auf einer festgelegten Strecke wie ein Linienbus, wird jedoch nur bei vorheriger telefonischer oder online erfolgter Bestellung eingesetzt. Zudem gibt es noch einzelne Angebote von Anruf-Sammel-Taxis (AST), welche Fahrten zwischen festgelegten Haltestellen oder innerhalb definierter Bedienegebiete flexibel durchführen. Der Fahrtverlauf kann unter Berücksichtigung mehrerer Fahrgastanmeldungen variieren.

Häufig werden diese bedarfsabhängigen Formen der Personenbeförderung außerhalb der Hauptverkehrszeit (abends, nachts, am Wochenende) sowie in bevölkerungsärmeren Gebieten eingesetzt. So können auch weniger frequentierte Verbindungen wirtschaftlich und umweltfreundlich aufrechterhalten werden, während die Fahrgäste von einer sicheren und zuverlässigen Mobilitätsalternative profitieren.

ALT und AST befinden sich in lokaler Aufgabenträgerschaft und sind zumeist in bestehende Linienbündel integriert. Häufig werden die Fahrten von ortsansässigen Taxiunternehmen in Kooperation mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen oder dem Landkreis selbst durchgeführt. In manchen Verkehren werden zum saarVV-Tarif noch Zuschläge erhoben. Die Benennung der Linien oder Produkte sowie die Zuschläge und Vorbestellfristen sind oft noch sehr unterschiedlich:

- Landkreis Saarlouis: Anruf-Sammeltaxi, 3,50 € - 6,50 €

- Landkreis Neunkirchen: NaTaN (Neunkircher Nacht-Taxi, für Nachtschwärmer außerhalb der Betriebszeiten des ÖPNV, 3,- €)
- Landkreis Merzig-Wadern: ALiTa (Anruf-Linien-Taxi)
- Saarpfalz-Kreis: ALT (Anruf-Linien-Taxi)
- Regionalverband und Landeshauptstadt Saarbrücken: AST (Anruf-Sammel-Taxi)

Eine Vereinheitlichung der Produktbezeichnungen und Nutzungsbedingungen innerhalb des saarVV, insbesondere im Tarif, wäre im Sinne der Transparenz gegenüber den Kunden sowie des ÖPNVG § 4 (1) anzustreben.

### 2.3.3.2 On-Demand Verkehre und Bürgerbusse

On-Demand-Verkehre sind flexible Mobilitätsangebote nach § 44 PBefG, die sich am individuellen Bedarf der Fahrgäste orientieren. Im Gegensatz zu klassischen Linienbussen fahren sie nicht nach einem festen Fahrplan, sondern werden per App oder Telefon bestellt. Ihre Route wird dann dynamisch an die gebuchten Fahrten angepasst. Fahrten von Fahrgästen mit ähnlichen Zielorten werden zusammengelegt („Ride-Pooling“). Dadurch können auch weniger stark frequentierte Gebiete effizient angebunden werden, während gleichzeitig Ressourcen geschont werden. Fahrgäste profitieren von einer komfortablen, bedarfsgerechten und oft umweltfreundlichen Alternative zum eigenen Auto.

Im Saarland haben derzeit drei Landkreise ein solches On-Demand Angebot für Fahrgäste geschaffen.

- Saarpfalz-Kreis (Linie 599, Stadt Blieskastel, Gersheim, Bickenalbtal, Betreiber: Reise Fischer)
- Landkreis St. Wendel (Linie 661, Stadt St. Wendel, Ostertal, Freisen, Namborn, Steinberg-Deckenhardt und Güdesweiler, Betreiber: Saar-Mobil)
- Landkreis Neunkirchen (Linie 313, Spiesen-Elversberg mit Anbindung nach Friedrichsthal, Betreiber: NVG).

Alle Projekte werden in Kooperation mit dem MUKMAV und dem ZPS durchgeführt. Das Saarland fördert mit der Richtlinie „NMOB On Demand“ Pilotprojekte zum Aufbau von Angeboten des digitalbasierten Linienbedarfsverkehrs. Auf diese Weise soll, insbesondere im ländlichen Raum, die Alltagsmobilität verbessert und Randzeiten besser abgedeckt werden. Auch eine bessere Erreichbarkeit von Knotenpunkten und eine Steigerung der Fahrgastzahlen sollen somit erreicht werden. Der ZPS stellt die App „flitsaar“ samt Hintergrundsoftware für die Fahrtenbuchung bereit. Der Kundensupport bei Fragen zu gebuchten Fahrten liegt jedoch im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens, welches vor Ort die Fahrten durchführt.

Die Fahrten erfolgen mit unterschiedlich dimensionierten Kleinbussen, die barrierefrei konzipiert sind und Mehrzweckflächen aufweisen. Die Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen, Kinderwagen etc. muss bei der Buchung angegeben werden. Die Fahrten mit dem „flitsaar“ sind in den saarVV-Tarif und -Vertrieb integriert und ohne Aufpreis.

2026 sind weitere Projekte für eine Förderung vorgesehen.

Abbildung 36: Werbeplakat flitsaar im Saarpfalz-Kreis



Quelle: Website flitsaar (Stand August 2025)

Außerdem gibt es im Saarland noch Verkehre außerhalb des PBefG, die Nahverkehrsaufgaben wahrnehmen. Dabei handelt es sich insbesondere um **Bürgerbus**-Projekte auf kommunaler Ebene, die als soziale Maßnahme zu verstehen sind, insbesondere einer älteren und mobilitätseingeschränkten Bevölkerung Versorgungseinrichtungen zugänglich zu machen. Sie sind ehrenamtlich getragen, oft in Vereinsform organisiert und bieten ihre Dienstleistung in einem zeitlich und räumlich begrenzten Bereich an. Dass Saarland unterstützt über eine NMOB-Förderrichtlinie von 2020 diese Projekte finanziell.

Von den acht im Saarland 2026 existierenden Bürgerbussen weisen lediglich die Projekte in Tholey und Mandelbachtal eine räumliche Schnittstelle zum Landesbusnetz auf. Parallelbedienung mit bestehenden Landesbusangeboten ist zu vermeiden.

### 2.3.4 Fernbuslinien

Unabhängig des in [Kapitel 2.3.1](#) erläuterten Hierarchiesystems sind Fernbusse ein Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Aufgrund ihrer häufig wechselnden und wenig transparenten Fahrpläne sowie der seltenen Abfahrtszeiten und in Relation überschaubaren Fahrgastzahlen wird auf eine direkte Verknüpfung dieser Angebote mit dem ÖPNV nicht geachtet. Interessant in der Betrachtung ist hier lediglich die Anbindung der Abfahrthaltestellen der Fernbuslinien.

Das Fernbusangebot im Saarland konzentriert sich auf den Abfahrts- und Ankunftsor Saarlouis als einziges Oberzentrum des Bundeslandes (Fernbusbahnhof Dudweilerstraße). Hinzu kommen Abfahrtsstellen in mehreren Mittelzentren:

- Homburg Bahnhofsvorplatz
- Neunkirchen Hauptbahnhof
- St. Ingbert Bahnhofsvorplatz

- Völklingen-Fürstenhausen Höhe Saarwiesenstraße 11
- Saarlouis Hauptbahnhof / Dr.-Manfred-Henrich-Platz
- Merzig Stadthalle
- Perl Bahnhofstraße

Größter Anbieter im nationalen Fernbusverkehr ist derzeit die FlixBus AG, z. B. mit regelmäßigen Fahrten Richtung München, Berlin oder Dresden. Daneben gibt es eine Reihe von Anbietern, die sich meist auf einzelne Zielregionen im Ausland konzentrieren, z. B. im Balkan, in Südosteuropa, in Italien oder in der Ukraine. Einige Linien binden dabei nicht nur Haltepunkte im Saarland, sondern auch in Städten anderer Bundesländer an, z. B. Mainz, Trier oder Kaiserslautern. Die Fahrten sind hier teilweise saisonbedingt und finden häufig nur ein- oder mehrmals pro Woche statt. Eine Genehmigung wird meist über übergeordnete Bundesbehörden unter Anhörung der lokalen Genehmigungsbehörden erteilt.

## 2.3.5 Qualität im Landesbusnetz

### 2.3.5.1 Angebotsqualität

Für das saarländische Landesschienen- und -busnetz wurden Qualitätsanforderungen festgelegt, um den Fahrgästen ein verlässliches, komfortables und gut abgestimmtes Verkehrsangebot anzubieten.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Qualitätsziele ist ein verlässlicher und verständlicher Fahrplan. Im gesamten saarländischen Verkehrsraum liegt der Fokus auf regelmäßigen und taktgebundenen Fahrplänen, die sich am Mobilitätsverhalten der Bevölkerung orientieren. Insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr sowie zu hochfrequentierten Tageszeiten stellen aufeinander abgestimmte Fahrzeiten eine verlässliche Planungsgrundlage für die Fahrgäste dar. Darüber hinaus werden die Fahrpläne regelmäßig angepasst, um flexibel auf Veränderungen der Nachfrage oder der Infrastruktur reagieren zu können.

Ein weiteres zentrales Qualitätsmerkmal ist die stetige Optimierung der Übergänge zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Der saarländische ÖPNV verfolgt das Ziel eines integrierten Mobilitätssystems, bei dem alle Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpft werden. An zentralen Bahnhöfen und Umsteigepunkten werden Anschlüsse zwischen Bahn- und regionalen Buslinien (v. a. Landesbusnetz) aufeinander abgestimmt. Auch lokale Buslinien sind teilweise in die Knoten integriert. Gleichzeitig sorgen Park-and-Ride-(P+R) sowie Bike-and-Ride-(B+R) -Anlagen für Schnittstellen zum MIV und zum Radverkehr.

Viele dieser Standards wurden im VEP ÖPNV Saarland des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr im Jahr 2021 formuliert. Sie werden in [Kapitel 3.3](#) aufgegriffen und konkretisiert.

### 2.3.5.2 Beförderungsqualität

Der ZPS hat teils in eigenen Vergaben und teils gemeinsam mit anderen lokalen Aufgabenträgern klare Qualitätsstandards für den Betrieb mit Bussen formuliert. Diese gelten im Rahmen der Verkehrsverträge für die Linien des Landesbusnetzes sowie weiterer gemeinsam in Vergabeverfahren ausgeschriebenen lokalen Buslinien. Sie machen den Verkehrsunternehmen Vorgaben bezüglich Fahrzeugqualität und Qualität der Fahrleistung (Personal, Betrieb, Sozialstandards etc.). Auf den Linien des Landesbusnetzes werden bis auf wenige Ausnahmen im Schülerverkehr Fahrzeuge mit der höchsten Qualität („A-Fahrzeuge“) eingesetzt. Die Standards unterscheiden sich in den jeweiligen Verkehrsverträgen noch

geringfügig. Sie stellen den Mindeststandard für die Zukunft dar und sind im [Kapitel 3.4](#) vollständig aufgelistet.

*Abbildung 37: A-Fahrzeug des Typs MAN 12C von Saar-Mobil*



*Foto: M. Meyer/Archiv ZPS; Einsatz auf der PlusBus-Linie R10 in Ballweiler*

Als Fahrzeuggröße werden meistens Standardlinienbusse mit einer Länge von 12 Metern eingesetzt. Auf einzelnen, stark befahrenen Fahrten (z. B. der Linien R3 und R5) sowie auf der Linie R7 werden Gelenkbusse (18 Meter) eingesetzt. Die Fahrzeuge stammen von unterschiedlichen Herstellern (derzeit Mercedes-Benz, Setra, MAN, Iveco, Ebusco, Solaris).

**Abbildung 38:** Beispiel einer Mehrzweckfläche und Klapprampe im Fahrzeug



*Foto: K. Kleer/Archiv ZPS; hier Setra Typ S 415 LE*

Auch für das Fahrpersonal bestehen Qualitätsvorgaben. Hierzu zählen unter anderem die Fahrweise, das persönliche Auftreten oder die Kommunikation mit den Fahrgästen. Ziel ist ein freundliches und professionelles Erscheinungsbild, welches dem Fahrgast zusätzlich ein Gefühl der Sicherheit vermitteln soll.

Die vertraglich festgehaltenen Punkte werden durch regelmäßige Kontrollen des Qualitätscontrollings des ZPS überprüft. Im Falle eines Verstoßes nimmt der ZPS gegenüber dem Verkehrsunternehmen Leistungsabzüge (Pönalen) vor. Alle Vorgaben sind im Anforderungsprofil in [Kapitel 3.4](#) beschrieben.

### **2.3.5.3 Ausbau und Ausstattung von Haltestellen**

Haltestellen sind die Zugangspunkte zum ÖSPV. Zusätzlich sind sie eine Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs, da der (potentielle) Fahrgast hier die erste Berührung mit dem System hat. Neben dem Erscheinungsbild ist die vollständige und gut verständliche Präsentation der benötigten Informationen essenziell.

Der Haltestellenmast gehört entweder dem Verkehrsunternehmen oder je nach vertraglicher Regelung dem Aufgabenträger. Alles darüber Hinausgehende (Mobiliar, barrierefreier Ausbau etc.) ist in der Verantwortung des jeweiligen Baulastträgers (Kommune oder Landesbetrieb für Straßenbau). Die Haltestellen im Landesbusnetz sind gleichzeitig in den meisten Fällen primär und ursprünglich Haltestellen lokaler Verkehre, die von den Landesbuslinien mitgenutzt werden. Somit sind Ausstattung, Gestaltung und Besitzverhältnisse der Masten sehr uneinheitlich wie die folgenden Beispiele zeigen.

**Abbildung 39:** Beispiele verschiedene Haltestellenmasten im saarländischen ÖPNV



Fotos: J. Kaiser/Archiv ZPS

Der ZPS hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit der Landeshauptstadt Saarbrücken und dem VU Saar-Mobil 10 Haltestellenmasten in Saarbrücken erneuern lassen. Die vorherigen Masten stammten noch aus der Zeit des nicht mehr existierenden VU's RSW und waren seither ohne Eigentümer. Die Besitzrechte hat nun der ZPS übernommen. An Haltestellen von Landesbuslinien wurde neben vorgeschriebenen Elementen der Gestaltung (u. a. Aushangfahrplan, Verbundlogo) auch das PlusBus-Logo oder das ExpressBus-Logo abgebildet. Dieser Mast-Typ wird bereits flächendeckend im Landkreis St. Wendel installiert. Wünschenswert aus Sicht des ZPS ist daher die flächendeckende Einführung eines einheitlichen Haltestellendesigns (siehe [Kapitel 3.4.7](#)).

Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Saarland schreitet zwar zunehmend voran, es bestehen jedoch nach wie vor erhebliche Defizite. Obwohl das PBefG vorschreibt, dass bis 2022 grundsätzlich vollständige Barrierefreiheit erreicht sein sollte, sind viele Haltestellen bislang nur teilweise oder gar nicht barrierefrei ausgebaut. Dies hat unterschiedliche Gründe, z. B. mangelnde finanzielle oder personelle Ressourcen oder fehlende bauliche Umsetzbarkeit. Nach Stand 2025 sind rund 20 % der 565 vom Landesbusnetz bedienten Haltestellen mit einer Bordsteinhöhe von 18 cm oder höher ausgebaut. Der Ausbau läuft kontinuierlich weiter.

**Abbildung 40:** Beispiel einer nicht barrierefrei ausgebauten Haltestelle im Landesbusnetz im Minimalausbau



*Foto: Archiv ZPS; Bebelshiem Parallelstraße, Linie R14*

Mit der im Jahr 2021 erlassenen Förderrichtlinie „NMOB Barrierefreiheit“ unterstützt das Saarland die Kommunen beim Haltestellenausbau. Die Förderung beträgt bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten. Detailliertere Angaben zu den derzeitigen Anforderungen bezüglich barrierefreier Ausgestaltung sind in [Kapitel 3.4.8](#) zu finden.

**Abbildung 41:** Vollständig barrierefrei ausgebaute Haltestelle



*Foto: S. Hary/Archiv ZPS; Haltestelle mit einseitig zusätzlichen Ausstattungsmerkmalen Wetterschutz und Sitzgelegenheit (Michelbach, R3)*

#### 2.3.5.4 Fahrgastinformation

In Zeiten der schnell voranschreitenden Digitalisierung sowie der täglichen Nutzung von Smartphones ist die Wichtigkeit einer elektronischen Fahrgastinformation – an Bushaltestellen, in den Bussen und mobil über die Saarfahrplan-App – von besonderer Bedeutung. Das Ziel besteht darin, den Fahrgästen stets aktuelle und zuverlässige Informationen bereitzustellen, um die Nutzung von Bus und Bahn so komfortabel und planbar wie möglich zu gestalten. Basiselemente der digitalen Fahrgastinformation sind Bordrechner in den Fahrzeugen sowie Hintergrundsysteme.

An einigen zentralen Haltestellen im Saarland sind elektronische Anzeigetafeln installiert, die in Echtzeit über die nächsten Abfahrten der Fahrzeuge informieren. Diese dynamische Fahrgastinformation (DFI) wird über den Informationsaustausch zwischen Fahrzeug, Leitstelle / Hintergrundsystem und der Saarfahrplan-App bereitgestellt. Neben den regulären Fahrplänen können Verspätungen, Ausfälle und Sonderhinweise angezeigt werden. Der Ausbau dieser Infrastruktur ist im Saarland im Vergleich mit anderen Verdichtungsräumen noch nicht sehr weit fortgeschritten.

Derzeit sind an folgenden Haltestellen im Landesbusnetz des Saarlandes DFI vorhanden:

- Aßweiler Busbahnhof
- Blieskastel Busbahnhof
- Dillingen Bahnhof
- Homburg Hauptbahnhof
- Kleinblittersdorf Bahnhof
- Lebach Bahnhof
- Merzig Neues Rathaus
- Merzig Bahnhof
- Merzig VSE
- Neunkirchen Hauptbahnhof
- Neunkirchen Stummdenkmal
- Saarbrücken HansaHaus/Ludwigskirche
- Saarbrücken Hauptbahnhof
- Saarbrücken Johanneskirche
- Saarbrücken Landwehrplatz
- Saarbrücken Rabbiner-Rülf-Platz
- Saarbrücken Rathaus
- Saarlouis Hauptbahnhof
- Saarlouis ZOB/Kleiner Markt
- St. Wendel ZOB
- Türkismühle Bahnhof
- Überherrn Kollwitzwiese / Schallerweg
- Völklingen Bahnhof
- Wadern ZOB

**Abbildung 42:** Dynamischer Fahrgast-Informationsanzeiger (DFI)



*Foto: M. Philipp/Archiv ZPS; Saarbrücker Hauptbahnhof (Bussteig D)*

Auch innerhalb der Busse profitieren Fahrgäste von modernen Informationssystemen. Auf digitalen Displays („TFT-Monitore“) werden die nächsten Haltestellen und weitere Informationen (Uhrzeit, Liniennummer, Marketing-Aktionen etc.) angezeigt. Durch automatische Ansagen wird zudem sichergestellt, dass alle Reisenden, auch sehbehinderte Menschen, optimal informiert sind (Zwei-Sinne-Prinzip).

**Abbildung 43:** TFT-Monitor im Fahrzeug mit Marketing-Einblendung

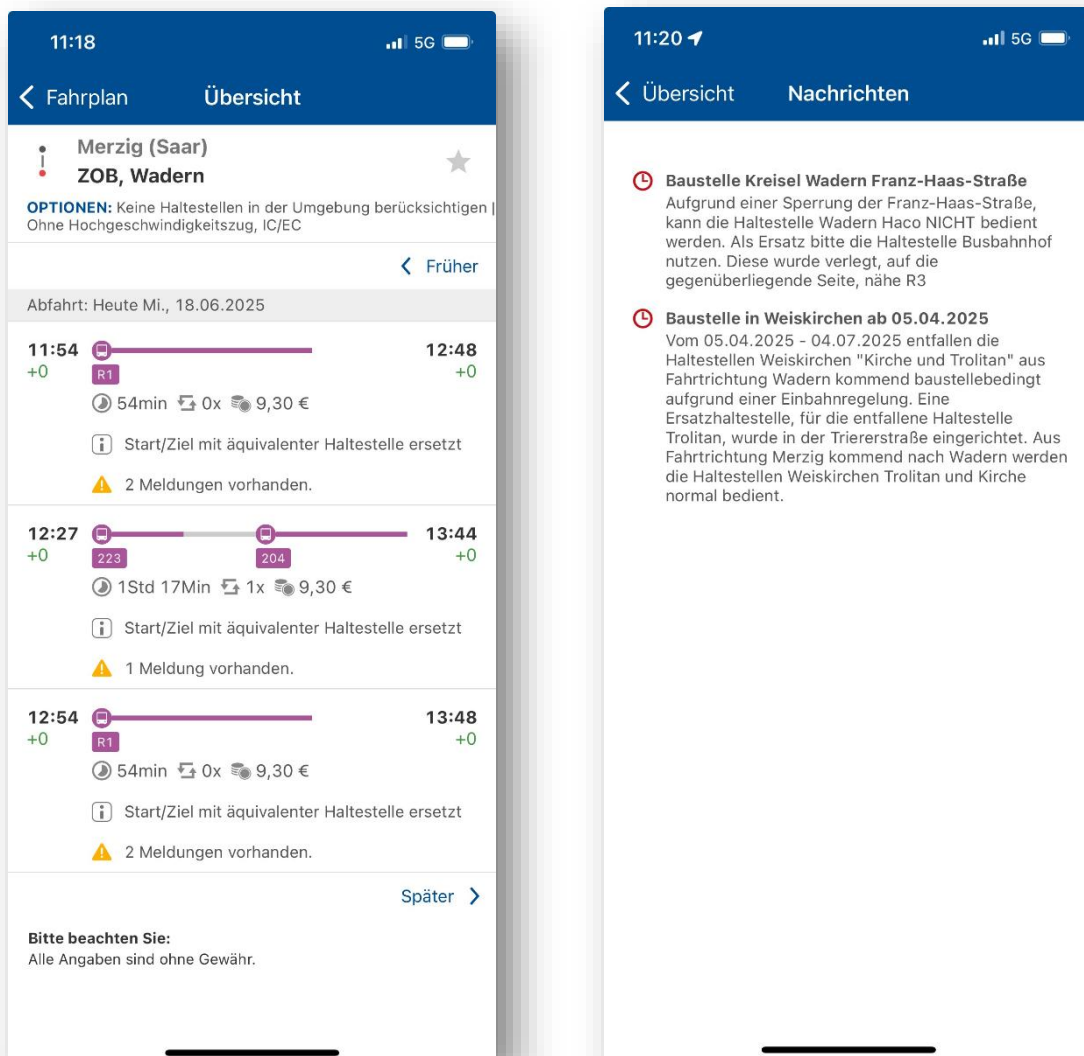


*Foto: Archiv ZPS*

Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Formen der Fahrgastinformation kommt seit 2011 die Bereitstellung von Echtzeitdaten über die Saarfahrplan-App. Diese Ist-Zeit-Auskunft ist über einen zentralen Server als Datendrehscheibe organisiert. An den Server werden die aktuellen Echtzeitdaten der angeschlossenen Verkehrsunternehmen übermittelt. Dann werden diese Fahrzeitinformationen über Auskunftsmidien wie Saarfahrplan oder DB-Navigator (Website,

Apps) und DFI an Haltestellen und Bahnhöfen öffentlich und live zur Verfügung gestellt. Derzeit liefern über 90 % der Fahrten im Landesbusnetz valide Echtzeitdaten. Fahrgäste können außerdem gezielt nach Verbindungen suchen und erhalten Pünktlichkeitsprognosen über die Live-Daten, insbesondere mit möglichen Verspätungen oder Ausfallmeldungen. Zusatzmeldungen, Push-Benachrichtigungen und Favoritenfunktionen ermöglichen eine personalisierte Nutzung und verbessern die Planungssicherheit im Alltag. Nachfolgend ist ein Beispiel für die Echtzeitdatenanzeige und die Informationsübermittlung von Baustellen auf der PlusBus-Linie R1 abgebildet.

**Abbildung 44:** Screenshot Fahrplanauskunft saarfahrplan-App



Quelle: ZPS

### 2.3.5.5 Durchführung eines Qualitätscontrollings

Um ein zuverlässiges, kundenorientiertes und hochwertiges Angebot im öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten, setzt das Saarland im Rahmen seines Landesbusnetzes auf ein konsequentes Qualitätscontrolling. Der ZPS ergreift hierzu gezielte Maßnahmen:

- Regelmäßige, stichprobenartige Kontrollfahrten
- Beobachtung an Haltestellen und Umsteigepunkten
- Begleitfahrten zur Überprüfung der Fahrweg- und Fahrtzeittreue
- Auswertung von Echtzeitinformationen
- Auswertung von Störungsmeldungen der Verkehrsunternehmen
- Durchführung und Auswertung von Fahrgastzahlen

Die Kontrollen umfassen dauerhaft das gesamte Landesbusnetz, um ein umfassendes Bild der Betriebsqualität zu erhalten.

In den Verkehrsverträgen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern ist schriftlich festgehalten, dass bei Nichteinhaltung der aufgestellten Qualitätskriterien ein Malussystem greift. Das Malussystem sieht eine konsequente Nachsteuerung bei Abweichungen vor und beinhaltet Pönalen in unterschiedlicher Höhe. Dieses System sorgt für Transparenz und Vergleichbarkeit und setzt gezielte Anreize zur kontinuierlichen Qualitätsverbesserung.

Durch die Kombination aus objektiven Kontrollen und finanziellen Konsequenzen wird sichergestellt, dass die Fahrgäste im Mittelpunkt stehen und das Landesbusnetz den hohen Anforderungen an einen modernen, verlässlichen ÖPNV gerecht wird.

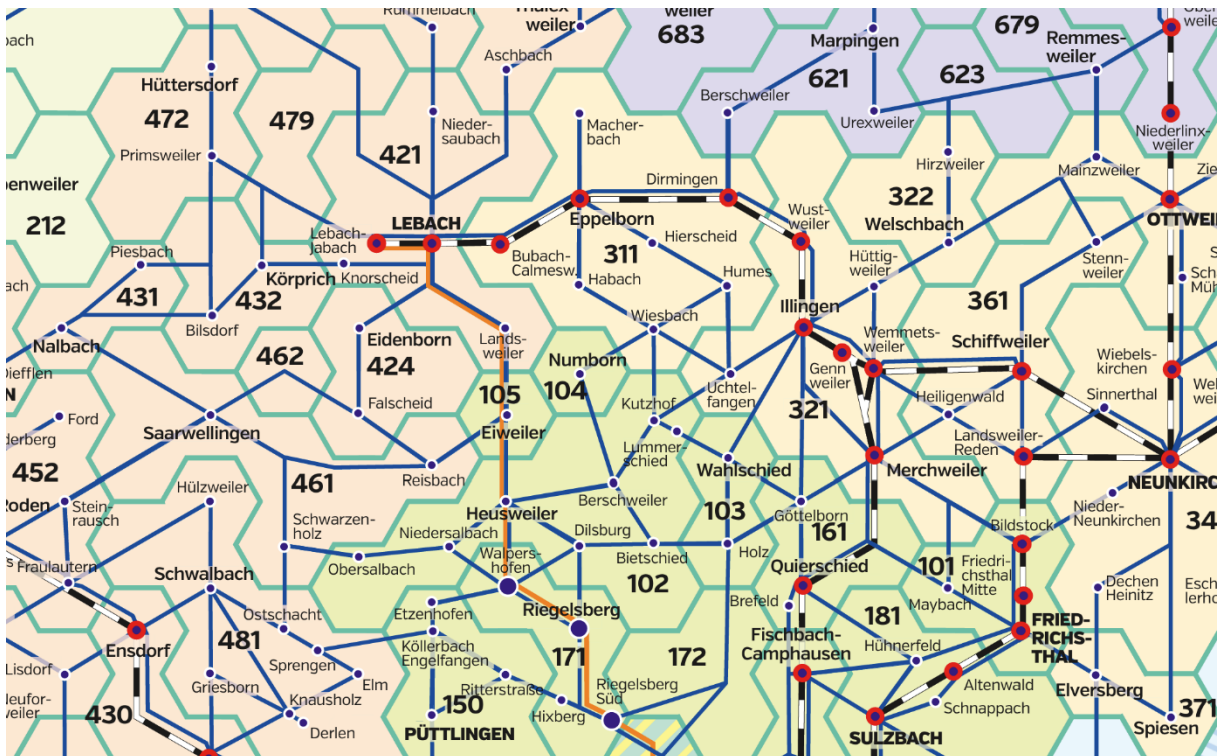
## 2.3.6 Tarif

### 2.3.6.1 saarVV

#### **Fahrscheinangebot**

Das Saarland wird durch den Saarländischen Verkehrsverbund (saarVV) abgedeckt. Die zentralen Aufgaben des Verkehrsverbundes nimmt die Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH (SNS GmbH) wahr, die insbesondere für das Management und die Weiterentwicklung des Verbundtarifs zuständig ist. Grundlage des saarVV-Tarifs ist ein Wabensystem. Der Fahrpreis richtet sich grundsätzlich nach der Anzahl der tatsächlich durchfahrenen Tarifwaben. Daneben bestehen verschiedene saarlandweit bzw. bundesweit gültige Tarifangebote.

Abbildung 45: Beispielhafter Ausschnitt Wabenplan saarVV



Quelle: SNS, saarVV

Angebote für Gelegenheitskunden sind unter anderem Einzelfahrkarten (inkl. Kurzstrecke), Tageskarten, Gruppenkarten oder die elektronische Viererkarte.

Für Dauerkunden ist seit Mai 2023 das Deutschlandticket das mit Abstand wichtigste Angebot. Es berechtigt zur Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in ganz Deutschland. an das Deutschlandticket angekoppelt ist das saarlandspezifische Junge-Leute-Ticket, welches im Vergleich nochmal günstiger ist und für Schüler, Azubis und Freiwilligendienstleistende erhältlich ist. Zur Regelung des Deutschlandtarifes wird mit der Deutschlandtarifverbund GmbH (DTVG), die als Zusammenschluss der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des SPNV in Deutschland agiert und damit das Ziel verfolgt, einen einheitlichen und durchgehenden Tarif in ganz Deutschland fortzuentwickeln, kooperiert.

Weitere Abos des saarVV sind wabenbezogen oder landesweit gültig. Darunter befinden sich bezüglich der zeitlichen Gültigkeit eingeschränkte Angebote (9-Uhr-Abo) oder Sozialtarife wie das Fair-Ticket und das Fair-Ticket Plus, welche für Personen im Besitz einer Sozialcard vorgesehen sind.

Für die Stadtgebiete Homburg, St. Ingbert und Blieskastel gibt es Sonderpreisstufen auf der Basis bestehender Angebotsformate (insbes. Einzel-, Tages- und Monatskarten).

## Verkaufsstellen und Onlineangebote

Im Busbereich gibt es 13 durch die Verkehrsunternehmen betriebene, personenbesetzte Verkaufsstellen. Die Saarbahn GmbH hat außerdem weitere 32 externe Verkaufsstellen und die NVG GmbH weitere sieben externe Verkaufsstellen.

Im Landesbusnetz existieren folgende Verkaufsstellen:

- Homburg (Stadt Homburg)
- St. Ingbert (Reise Fischer)
- Neunkirchen (NVG)

- Saarbrücken (Saarbahn)
- Lebach (KVS)
- Saarlouis (KVS)
- Merzig (VMW)
- Wadern (privat geführt)
- St. Wendel (Saar-Mobil)
- Völklingen (VVB)

Im Bahnbereich gibt es aktuell acht personenbesetzte Verkaufsstellen und rund 90 Automaten. Die Saarbahn betreibt außerdem noch 72 Fahrscheinautomaten an 39 Bus- und Saarbahnhaltestellen.

Somit existiert im Saarland ein relativ dichtes Netz an Vertriebsmöglichkeiten von personenbetriebenen Verkaufsstellen über Fahrscheinautomaten bis hin zu Vertriebsmöglichkeiten an Bord der Fahrzeuge.

Darüber hinaus ist es möglich, Fahrkarten über die App (vom ZPS betriebene Fahrplanauskunft "saarfahrplan" und integriertem Ticketshop der SNS) sowie die Deutsche Bahn (DB-Navigator) zu kaufen.

### **Entwicklung verkaufter Fahrscheine**

Die Entwicklung der verkauften Fahrscheine zeigt, dass der Großteil der Abo-Nutzenden nach dessen Einführung auf das Deutschlandticket umgestiegen ist. Es zeigt sich außerdem, dass trotz der Einführung des Deutschlandtickets Barfahrscheine (Einzel- und Tageskarten) weiterhin eine wichtige Rolle in der ÖPNV-Nutzung einnehmen. So wurden 2023 immer noch im Monat über 385.000 Barfahrscheine verkauft.

Dies bestätigen Daten der Erhebung MiD 2023, wonach ca. 40% aller Menschen im Saarland gelegentlich Barfahrscheine nutzen und nur rund 15% als Dauerkunden Abonnements. Auch auf die ÖPNV-Nutzenden bezogen überwiegt der Anteil der Barfahrschein-Nutzenden mit 63% gegenüber 37% Abonnenten (= Personen, nicht Beförderungsfälle).

Bei Abo-Nutzenden kann von einer regelmäßigen bzw. täglichen ÖPNV-Nutzung ausgegangen werden, bei den Barfahrschein-Nutzenden von einer seltenen bzw. gelegentlichen Nutzung des ÖPNV.

### **Einnahmensicherung**

Zur Einnahmensicherung gibt es verschiedene Ebenen von Kontrollen: Im Landesbusnetz gilt grundsätzlich der kontrollierte Vordereinstieg und damit die Sichtkontrolle aller Fahrscheine durch das Fahrpersonal bzw. durch Auflegen / Anhalten am Bordrechner. Zusätzlich wird auf allen Linien des Landesbusnetzes (außer Linie MS) externes Kontrollpersonal eingesetzt, welches neben der Prüfung der Fahrausweise und dem Einziehen des Erhöhten Beförderungsentgeltes (EBE) nach § 9 der Beförderungsbedingungen im saarVV noch Zusatzaufgaben in den Bereichen Sicherheit und Beratung innehat. Diese Einsätze werden dauerhaft vom ZPS auf Grundlage eines Beschlusses der Verbandsversammlung durchgeführt. Die Aufklärungsquote bei EBE (bezahlt, geklärt, niedergelegt) liegt dauerhaft bei über 70 %.

### 2.3.6.2 Angrenzende Tarife, Übergangstarife

Wie in [Kapitel 1.4.3](#) und [1.4.5](#) erläutert, grenzt das Saarland an drei deutsche (VRN, RNN, vrt) und einen luxemburgischen Verkehrsverbund mit kostenloser ÖPNV-Nutzung an.

Im benachbarten Frankreich gibt es keine vergleichbaren Verkehrs- bzw. Tarifverbünde wie in Deutschland, sondern jedes Verkehrsunternehmen hat seine eigene Fahrscheinstruktur, die auch nur in den eigenen Verkehrsangeboten nutzbar sind.

Für Grenzpendler sind Übergangsbereiche zwischen den Verbünden sinnvoll. Der Übergangstarif Westpfalz/östliches Saarland wurde zum Jahreswechsel 2024/2025 eingestellt und für Fahrten zwischen den betreffenden Gebieten kommt seither der VRN-Tarif zur Anwendung. Auf den Buslinien in Richtung des VRT im Bereich Hochwald (R20, 617, 201) kommt eine Ausweitung des saarVV-Tarifs, ein sogenannter Tarifkragen zur Anwendung. Übergangsregelungen mit den Verbünden VRT und RNN bestehen darüber hinaus nicht. In den Landkreis Birkenfeld bietet das VU Saar-Mobil einen grenzüberschreitenden Haustarif an.

Für die zwischen dem Saarland und Luxemburg pendelnden Buslinien gilt ein Regio-Zonen-Tarif. Weiterhin gibt es mit dem Anschlussstarif Sarreguemines und dem Haustarif der Linie 30 Saarbrücken – Forbach (Saarbahn/forbus) singuläre Lösungen für Grenzpendler.

### 2.3.6.3 Haustarife innerhalb des saarVV

Bis einschließlich 2025 gab es innerhalb des Saarlandes noch Tarife, die nicht in den einheitlichen saarVV-Tarif integriert waren. Dies ist nach ÖPNVG Saarland §4 (1) nicht mehr zulässig und wird von der PBefG-Genehmigungsbehörde nach einer Übergangsfrist nicht mehr geduldet. 2025 verbliebene Tarife wurden am 1.4.2026 in den saarVV-Tarif integriert in jeweils unterschiedlicher Form möglichst unter Beibehaltung der in der Regel preislichen Vorteile für die Fahrgäste.

- City-Ticket Neunkirchen → Integration als Tageskarte in abgegrenztem Bereich zum doppelten Fahrpreis der Kurzstrecke
- Marktbusse Wadern, Losheim und Lebach → Fortbestand als Einzelfahrkarte zu einem Sonderpreis innerhalb der betroffenen Waben.
- Nachtbustarif → Integration als Sondertarif in den saarVV-Tarif
- Freizeitticket Saarpfalz-Kreis → Integration als Biosphärenticket (Tageskarte)

Weiterhin gibt es unterschiedliche noch nicht in den saarVV integrierte Zuschläge für Anruf-indizierte Verkehre gemäß [Kapitel 2.3.3.1](#).

### 2.3.6.4 Semesterticket

Das 1994 eingeführte Semesterticket wurde 2024 zum an das Deutschland-Ticket angelehnten Deutschland-Semesterticket ausgeweitet. Es wird als Teil des Semesterbeitrags als Solidarmodell vertrieben und ist nur digital verfügbar.

### 2.3.6.5 Sonstige Tarife und Angebote

Für Menschen, die zwei oder mehr Übernachtungen bei teilnehmenden, saarländischen Gastgebern bzw. Unterkunftsbetrieben buchen, gibt es die SaarlandCard. Mit dieser können sie den ÖPNV im Saarland kostenfrei nutzen. Die SaarlandCard wird von den teilnehmenden Unterkünften auf Papier ausgedruckt und ausgegeben oder als digitale Variante zur Verfügung

gestellt. Mit der SaarlandCard sind außerdem viele touristischen Attraktionen zusätzlich kostenfrei nutzbar.

Ein weiteres Angebot ist das Saarland-Ticket, welches als Länderticket auch in Rheinland-Pfalz gültig ist. Im benachbarten VRN gilt es jedoch nicht in Bussen, nur im SPNV.

Zudem gibt es punktuelle Kooperationen mit dem saarVV bezüglich veranstaltungsbezogener Ticketgültigkeiten, z. B. mit Fußballvereinen (1. FC Saarbrücken, SV Elversberg) oder kulturellen Einrichtungen (Saarländisches Staatstheater). Auch bei Veranstaltungen wie Firmenläufe, Kongresse sind Teilnahme- bzw. Eintrittskarten oder Teilnahmebescheinigungen als Fahrkarte nutzbar.

### 2.3.7 Marketing / Kommunikation

Genaue Kenntnisse der ÖPNV-Angebote, Tarife und Qualitätsstandards im Landesbusnetz sind in weiten Teilen der Bevölkerung noch nicht ausreichend verankert. Gezielte Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen sollen die Angebote des saarländischen ÖPNV bekannt machen, das Image von Bus und Bahn verbessern und damit vor allem die Nutzung des Nahverkehrs erhöhen. Neukunden sollen gewonnen und die Bestandskunden in ihrer Verkehrsmittelwahl bestätigt werden.

Um die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu stärken, vermarkten die Verbundorganisation, die Verkehrsunternehmen, die lokalen Aufgabenträger und der ZPS gemeinsam unter der Dachmarke saarVV die Tarif- und Verkehrsangebote. Die Marketingmaßnahmen der SNS, des ZPS, der Aufgabenträger und des MUKMAV werden hier untereinander abgestimmt, vorhandene Ressourcen und alle zu Verfügung stehenden eigenen Kommunikationskanäle gebündelt, sei es im Offline- wie im Onlinebereich. Auf Grundlage der Verkehrsverträge erarbeitet der ZPS mit den Verkehrsunternehmen und benachbarten bzw. lokalen Aufgabenträgern gemeinsam die Vermarktungsstrategie und setzt die Kommunikationsmaßnahmen um. Hierfür stehen aus den Verkehrsverträgen sowie aus Landes- und Sonderbudgets Mittel zur Verfügung.

#### 2.3.7.1 Digitale Informationsplattformen

Die digitale Information gewinnt zunehmend an Bedeutung und löst bisherige Kommunikationswege teilweise ab. Folgende Kanäle besitzen für die Vermittlung des Landesbusnetzes Relevanz:

- Apps zur Nutzung auf mobilen Endgeräten
  - Saarfahrplan.de – App als Fahrplaninformation mit weitergehenden Hinweisen zu Tarif, verkehrlichen Besonderheiten, Haltestellen etc. Hierüber besteht auch die Möglichkeit zum Erwerb von Online-Tickets.
  - DB-Navigator: bundesweite App des DB-Konzerns mit Schnittstelle zu den Informationen aus saarfahrplan
  - flitSaar-App: zur Buchung der im Saarland existierenden On-Demand-Verkehre gemäß [Kapitel 2.3.3.2](#)
- Websites
  - Webseite des saarVV mit Informationen zum Tarif, aktuellen Meldungen und Marketingaktionen sowie einer Verlinkung zu saarfahrplan

- Webseite der einzelnen Verkehrsunternehmen mit Hinweisen zu Fahrplänen, Fundsachen, Ansprechpartnern oder Verkehrshinweisen
- Webseite des ZPS mit Veröffentlichung der Fahrpläne des Landesbusnetzes und weiteren nützlichen und Hintergrundinformationen zum ÖPNV im Saarland (u. a. Veröffentlichung von Dokumenten wie NVP)
- Soziale Medien
  - saarVV-Seiten bzw. -Accounts auf Facebook, Instagram, LinkedIn
  - eigene Accounts mancher Verkehrsunternehmen (z. B. Saarbahn) auf diversen sozialen Medien
  - Der ZPS betreibt Präsenzen bei LinkedIn und Instagram. Die Kundenkommunikation soll im Wesentlichen jedoch auf Ebene des Verbundes der Verkehrsunternehmen (saarVV) stattfinden.

### 2.3.7.2 Printprodukte

Die Nachfrage nach Printprodukten ist rückläufig. Vor allem der Bereich Fahrplaninformationen wird überwiegend über digitale Medien abgewickelt, die die Möglichkeit einer aktuellen Informationen bieten und überall per Smartphone verfügbar sind. Wünschenswert ist die geschickte Verbindung von digitalen und traditionellen Kommunikationskanälen, um durch die intelligente Verknüpfung von Offline- und Online-Medien die Reichweite zu erhöhen und multiple Berührungspunkte in der Kundenwahrnehmung zu schaffen. So führen beispielsweise QR-Codes auf Plakaten Nutzer zu digitalen Inhalten. ÖPNV-Informationen in Form von Printprodukten (Flugblätter, Faltpläne, Bücher, Hefte) sind noch an einigen einschlägigen Stellen (Kundenzentren, Tourist-Infos...) sowie in Prospekthaltern in den Fahrzeugen zu bekommen. Zu diesen Veröffentlichungen zählen:

- Fahrplanbücher: Diese werden auf Landkreisebene unter Beteiligung des ZPS mit seinen Landesbuslinien herausgegeben, derzeit noch im Landkreis Saarpfalz und St. Wendel.
- Linienfahrpläne: Manche Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen drucken für einzelne Linien Taschenfahrpläne im Faltformat. Der ZPS hat dies für einzelne Linien im Landesbusnetz bisher getan, testet derzeit eine Abkehr von diesen Produkten. 2025 kam erstmals für keine Linie im Landesbusnetz mehr ein gedruckter Fahrplan auf den Markt. Bei Einführung neuer Angebote wird nach wie vor auf das Format zurückgegriffen, um eine bessere Erreichbarkeit und Präsenz der Information zu ermöglichen.
- Tarifinformationen: Insbesondere der saarVV, vereinzelt auch Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen, informieren über tarifliche Angebote sowie wichtige Informationen (Tarifbestimmungen, Wabenplan) auch in Form von Printprodukten (geheftet, Leporello oder Faltformat).
- Besondere Marketingaktionen: Bestimmte Angebote wie flitSaar, PlusBus, ExpressBus oder einschneidende Veränderungen im Angebot werden mittels eigener Printprodukte kommuniziert. Dies betrifft auch saisonale Aktionen wie Weihnachtsmärkte oder Angebote im Freizeitverkehr.
- Nutzung von Printmedien: Dies erfolgt punktuell bei Tageszeitungen und diversen Veröffentlichungen Dritter (Gemeindeblätter, touristische Medien...), in denen kostenpflichtig oder kostenfrei Informationen zum ÖPNV in Form von Anzeigen oder redaktionellen Beiträgen erfolgt.

**Abbildung 46:** Beispiel eines ehemaligen Faltfahrplans



Quelle: ZPS

**Abbildung 47:** Fahrplanbuch 2025 Saarpfalz-Kreis



Quelle: Saarpfalz-Kreis

### 2.3.7.3 Marketing im und am Fahrzeug

Sowohl für Bestandskunden als auch Neukunden spielen Marketingmaßnahmen im und am Bus spielen eine wichtige Rolle durch gezielte visuelle Präsenz – etwa in Form von Außenwerbung auf Bussen oder Informationsplakaten im Fahrzeuginneren, wird der Fahrgast direkt im Nutzungskontext angesprochen. Maßnahmen wie diese dienen nicht nur der Bewerbung von Tarifen, Apps oder neuen Linienangeboten, sondern auch der Imagepflege des Nahverkehrs insgesamt.

Im Fahrzeug wird der Fahrgast durch Werbeplakate in den dafür vorgesehenen Plakathaltern hinter dem Fahrersitz angesprochen. Des Weiteren besteht die Möglichkeit über den TFT-Monitor während der Fahrt ÖPNV-bezogene Werbung einzublenden. Prospekthalter sind zum Verteilen von Printprodukten im Einsatz.

**Abbildung 48:** Informationsplakat im Fahrzeug



Quelle: ZPS

An der Außenseite des Fahrzeugs besteht je nach Regelung im Verkehrsvertrag neben kostenpflichtigen Werbeflächen für externe Unternehmen die Möglichkeit zur Gestaltung für den Verkehrsverbund saarVV oder das Verkehrsunternehmen selbst.

**Abbildung 49:** Fahrzeug-Branding mit PlusBus-Werbung



Foto: M. Philipp/Archiv ZPS; Fahrzeug eines Auftragunternehmens

#### 2.3.7.4 Sonder- und Schwerpunktaktionen

Zu bestimmten Anlässen werden Schwerpunktaktionen über alle in den vorangegangenen Kapiteln vorgestellten Kanälen zeitlich begrenzt oder wiederholt bespielt. Im Landesbusnetz ist die Einführung der Marke PlusBus und der ExpressBusse 2022 ein Beispiel einer solchen Kampagne. Es wurden Plakate, Printerzeugnisse, Zeitungsanzeigen, Social-Media-Contents, Kinospots und weitere Aktionen parallel an die Öffentlichkeit kommuniziert. In ähnlicher Form begleitet der saarVV die Einführung bestimmter Angebote wie D-Ticket oder Tageskarte Wochenende.

Gelegentlich finden auf der Basis der jeweiligen Verkehrsverträge Merchandising-Aktionen für Fahrgäste in den Bussen und an den Bahnhöfen und Haltestellen statt, z. B. durch Verteilen von gebrandeten Brotboxen, Kühltaschen, Desinfektionssprays oder ähnlichen Werbeartikeln. Das Branding hört entweder auf die Dachmarke des saarVV oder wird projektbezogen gewählt (z. B. flitsaar, PlusBus, ExpressBus, Biosphäre Bliesgau, Landkreis St. Wendel).

**Abbildung 50:** Merchandising-Produkte Wollmütze, Werkzeug-Kit und Wasserwaage für den flitsaar im Saarpfalz-Kreis



Quelle: saarVV

Andere Marketingaktionen bewerben den ÖPNV über einen längeren Zeitraum mit immer wechselnden Motiven oder Aktionen, die sich an einer Leitlinie orientieren. So soll das Thema ÖPNV-Nutzung dauerhaft im öffentlichen Bewusstsein verankert werden. Beispielsweise wird das Busangebot im Biosphärenreservat Bliesgau seit einiger Zeit mit Motiven und Sprüchen mit Bezug zur Mobilität in der Biosphäre und der Identifikationsfigur des Waldkauzes beworben. Dabei soll die Dachmarke „saarVV“ und das damit einhergehende Corporate Design weitgehend eingehalten und übernommen werden, um einen Wiedererkennungswert im gesamten saarländischen ÖPNV zu erreichen.

Abbildung 51: Merchandising-Plakat des Saarpfalz-Kreises zum Deutschland-Ticket



Quelle: saarVV

Abbildung 52: Motive einer Marketing-Kampagne mit Tiermotiven für Plus- und ExpressBus des ZPS



Quelle: saarVV

### 3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil

Im folgenden Kapitel werden die grundsätzlichen Festlegungen und Standards für das Landesbusnetz des Saarlandes dargestellt. Dieses umfasst das Bestandsnetz sowie potentiell weitere landesbedeutsame Korridore bzw. Linien in Aufgabenträgerschaft des ZPS. Hierbei finden die bestehenden und für das Landesbusnetz zutreffenden Rahmenbedingungen, Vorgaben und Zielsetzungen Beachtung (rechtlicher Rahmen, übergeordnete und bestehende Planungen, aktuelle Projekte).

Somit werden Anforderungen an die Netz- und Angebotsstruktur des Landesbusnetzes sowie an die Qualität des in der Aufgabenträgerschaft des ZPS befindlichen ÖPNV formuliert. Dieses Anforderungsprofil legt **Mindeststandards** fest, die für das Landesbusnetz als verbindlich anzusehen sind. Lokale Aufgabenträger können eigene Anforderungen für ihre Verkehre definieren, allerdings können die hier festgelegten Standards im Sinne eines für den Kunden einheitlichen Angebotes empfehlenden Charakter haben und beispielsweise in die NVP der lokalen Aufgabenträger übernommen werden. Mittelfristiges Ziel bleibt die Aufstellung eines Landes- oder gemeinsamen NVP.

Durch den Abgleich mit der Bestandsaufnahme ([Kapitel 2](#)) unter Berücksichtigung gesetzlicher und planerischer Rahmenbedingungen mit den hier festgelegten Standards wird eine Schwachstellenanalyse durchgeführt. Die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe werden in Form von Prüfaufträgen formuliert ([Kapitel 4](#)).

Bei der Erstellung des Anforderungsprofils sowie bei den in Kombination mit der Schwachstellenanalyse benannten Prüfaufträgen orientiert sich der ZPS außerdem stets am in [Kapitel 1.1](#) formulierten Leitbild aus dem VEP ÖPNV.

## 3.1 Gesetzliche Anforderungen

Die Verordnungen und Gesetze, die hier im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben greifen, werden auch im [Kapitel 1.2](#) beschrieben, insbesondere die VO (EG) 1370/2007 und das Regionalisierungsgesetz (RegG).

Die europäische Verordnung (EG) 1370/2007 bzw. (EU) 2016/2338 regelt im Sinne eines attraktiven und effizienten ÖPNV faire Wettbewerbsbedingungen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Dabei regelt die Verordnung Zulässigkeit und Modalitäten des finanziellen Ausgleichs seitens der öffentlichen Hand. Weiterhin organisiert die Verordnung die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen und eröffnet die Möglichkeit zum Erlass Allgemeiner Vorschriften.

Im RegG wird geregelt, in welcher Höhe das Steueraufkommen des Bundes für den ÖV auf die einzelnen Länder aufzuteilen ist (siehe auch [Kapitel 1.2.2.1](#)). Diese Mittel sollen insbesondere den SPNV finanzieren. Aber auch investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV-Bereich (z. B. Infrastrukturvorhaben oder Beschaffung von Bussen) sind möglich. Im RegG werden auch die finanziellen Unterstützungen der Länder zum Ausgleich des Deutschland-Tickets (§9 RegG) geregelt.

### 3.1.1 Saubere Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Am 14. Juni 2021 wurde das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (**Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz**) und zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften als Umsetzung zur europäischen Richtlinie 2019/1161 im Bundesgesetzblatt (BGBl) veröffentlicht. Mit diesem Gesetz, welches die europäische Clean Vehicles Directive (CVD) national umsetzt, werden erstmals verbindliche Mindestziele bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch die öffentliche Auftragsvergabe vorgegeben. Das unmittelbare Ziel des Gesetzes ist, die Nachfrage für saubere (emissionsarme und emissionsfreie) Nutzfahrzeuge anzuregen und langfristig die Schadstoffemissionen im Sektor Verkehr zu verringern. In [Kapitel 1.2.2.6](#) sowie in [Tabelle 1](#) sind die Anforderungen dargestellt.

### 3.1.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das PBefG gibt vor, dass der Aufgabenträger eine ausreichende, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherstellt. Dazu sind die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie dessen Umweltqualität und Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung zu definieren (vgl. §8 Abs. 3 PBefG). Bei der Umsetzung der Anforderungen sind zudem folgende Punkte zu beachten:

- Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sollten mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 berücksichtigt werden. Da das Ziel zum genannten Zeitpunkt nicht vollständig erreicht wurde, ist mangels einer neuen gesetzlichen Regelung eine Entfristung eingetreten, die Verpflichtung besteht aber weiterhin.
- Die jeweils zuständigen Baulastträger (i. d. R. Städte und Gemeinden) sind für den Fortgang des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen auf ihrem Gebiet verantwortlich

und sollen diese im Rahmen der gegebenen finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten zügig weiter umsetzen.

- Die Beteiligung der vorhandenen VU bei der Aufstellung des NVP ist zu gewährleisten und
- die Anhörung der Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte, der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sowie die angemessene und diskriminierungsfreie Berücksichtigung ihrer Interessen sind sicherzustellen.

Die Anforderungen des PBefG zur Barrierefreiheit haben grundsätzliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Saarland.

### **3.1.3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr**

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) beinhaltet die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV auf Schienen und Straßen im Saarland.

§ 11 ÖPNVG formuliert Anforderungen an die Erstellung eines NVP im Saarland. Im Absatz 2 werden hierzu 12 konkrete Vorgaben ausgesprochen:

- Die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes und
- die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sind zu beachten.
- Siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklungen und die sich daraus ergebenden Potentiale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote sind zu berücksichtigen.
- Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen ist die uneingeschränkte Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.
- Eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs, einschließlich der Verkehrsinfrastruktur und dessen Bewertung, ist zu erarbeiten.
- Das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität, sind darzustellen.
- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur sind festzulegen.
- Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind zu beachten.
- Die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern sind darzustellen.
- Die Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs) ist zu verdeutlichen.
- Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformation und Anschlussmanagement) und
- grenzüberschreitende Verbindungen mit angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg sind zu definieren.

Aus diesen gesetzlichen Vorgaben sind die grundlegenden Ziele und Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV im Saarland abzuleiten.

**Tabelle 25: Festlegungen zur Gestaltung des ÖPNV in Anlehnung an §3 ÖPNVG Saarland (Ziele)**

| Thema                                                                                                                                                                                                                                     | Ziel und Anforderungen des saarländischen ÖPNV-Gesetzes                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ÖPNV und Daseinsvorsorge</b><br>(§ 3 Abs. 1)                                                                                                                                                                                           | „Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Er soll der umweltverträglichen Siedlungs- und Raumentwicklung sowie der <b>Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen</b> dienen und als <b>Alternative zum motorisierten Individualverkehr</b> zur Verfügung stehen. Die Sicherung eines ausreichenden Angebots im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der <b>Daseinsvorsorge</b> .“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Saarland soll jedermann ein Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden.</li> </ul>                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Länderübergreifende Abstimmung</b><br>(§ 3 Abs. 2)                                                                                                                                                                                     | „Das Saarland ist die historisch gewachsene Brücke zwischen Deutschland und Frankreich. Die in den letzten Jahrzehnten ausgebaute Frankreichkompetenz ist eine große Chance für die Zukunft und die Eigenständigkeit des Saarlandes. Die unternehmerischen Verflechtungen saarländischer Betriebe durch Zweig- und Nebenstellen in der Nachbarregion und umgekehrt erfordern eine enge Verzahnung der Arbeitsmärkte und der beruflichen Ausbildung. Ebenso erfordert der grenzüberschreitende Einkaufs- und Freizeitverkehr ein leistungsstarkes öffentliches Verkehrsangebot. Entsprechend der Frankreichstrategie der Regierung des Saarlandes sind daher zur <b>Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität</b> und der wirtschaftlichen Dynamik in der Region <b>leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im öffentlichen Personenverkehr auf Straße und Schiene erforderlich</b> . Daher gilt es, den öffentlichen Personennahverkehr <b>zwischen beiden Ländern in Abstimmung</b> mit den zuständigen Behörden in Frankreich auszubauen und zu stabilisieren.“ |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Das bereits bestehende ÖPNV-Angebot aus und nach Frankreich sollte analysiert und ausgebaut werden.</li> </ul>                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Verknüpfung mit dem SPNV</b><br>(§ 3 Abs. 3)                                                                                                                                                                                           | „Der <b>Schienenpersonennahverkehr</b> soll als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet und so <b>mit dem Straßenpersonennahverkehr verknüpft werden</b> , dass <b>durchgehende</b> , weitestmöglich einem <b>Integralen Taktfahrplan</b> entsprechende Verkehrsangebote gewährleistet werden. Parallelverkehr durch straßengebundene Nahverkehrsangebote soll weitestgehend vermieden werden.“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Das Angebot des Straßenpersonennahverkehrs ist auf das Angebot des SPNV an allen Bahnhöfen mit Anschluss an das Landesbusnetz abzustimmen. Zudem sind Verknüpfungspunkte zu definieren.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Anforderungen an den ÖPNV</b><br>(§ 3 Abs. 4)                                                                                                                                                                                          | „Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als <b>wichtigste Leistungsmerkmale</b> des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>I. V. m. § 3 Abs. 1 als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist der ÖPNV im Landesbusnetz des Saarlandes stark und qualitativ hochwertig aufzustellen.</li> </ul>                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Verknüpfung mit der Raumordnung/ Stadtplanung</b><br>(§ 3 Abs. 5)                                                                                                                                                                      | „Bei Planungen ist auf eine <b>angemessene Anbindung</b> der Wohngebiete an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete <b>mit öffentlichen Verkehrsmitteln</b> hinzuwirken. Die VU sind frühzeitig in die Planungen einzubeziehen.“                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>I. V. m. § 3 Abs. 1 Daseinsvorsorge ist sicherzustellen, dass die verschiedenen Ziele innerhalb und auch außerhalb (ggf. durch Fahrtverknüpfungen) des Saarlandes mit dem ÖPNV erreichbar sind. Hierbei ist im Rahmen dieses NVP die Betroffenheit des Landesbusnetzes abzuwägen.</li> </ul>                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Vorrang des ÖPNV</b><br>(§ 3 Abs. 6)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | „Dem öffentlichen Personennahverkehr soll <b>bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr</b> eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.“                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Saarland sind in Anlehnung an die Absätze 1 (gleichwertige Lebensverhältnisse und Daseinsvorsorge), 3 (Wegeketten und ITF) und 5 (Erreichbarkeit der Ziele) Infrastruktur- und Finanzierungsmaßnahmen entsprechend zu bewerten.</li> </ul>                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Übergang zum ÖPNV</b><br>(§ 3 Abs. 7)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | „Um die Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern, soll - sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht - der möglichst <b>frühzeitige Übergang vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen unterstützt</b> werden.“                                                                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Landesbusnetz soll der Übergang vom Individualverkehr auf den ÖPNV erleichtert werden. Hierfür sind auch i. V. m. Absatz 3 des ÖPNVG P+R Anlagen an Haltepunkten sowie an ausgewählten Verknüpfungspunkten umzusetzen. Der ZPS kann hier in beratender Funktion die Entscheidungsträger bei der planerischen Umsetzung unterstützen.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Umwandlung freigestellter Verkehr</b><br>(§ 3 Abs. 8)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | „ <b>Sonderformen des Linienverkehrs</b> sollen grundsätzlich in den öffentlichen Personennahverkehr <b>überführt werden</b> . Der freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehr soll in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 des PBefG integriert werden, es sei denn, dass die Beförderung mit Schulbussen wirtschaftlicher oder sachgerechter ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Beförderung von Berufstätigen.“ |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehre des Landesbusnetzes sind nicht betroffen. Näheres regeln die Nahverkehrspläne der lokalen Aufgabenträger.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

Quelle: ÖPNVG Saarland

Daneben werden im § 4 ÖPNVG Saarland noch weitere allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV im Saarland definiert.

| Bereich                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Allgemeine Anforderungen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Integration von Haustarifen in den saarVV</b><br>(§ 4 Abs. 1)                                                                                                                                                                                                                                                                                         | „Der öffentliche Personennahverkehr ist im Rahmen eines Verkehrsverbundes zu erbringen. Dabei soll ein gemeinsamer Verbundtarif der Betreiber als Höchstattarif Anwendung finden. ... Bestehende Haustarife, die ausschließlich räumlich begrenzt innerhalb des Saarlandes gelten, sollen innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten dieses Gesetzes in den Verbundtarif integriert werden.“ |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mit der Gründung der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) und damit des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) ist in diesem Bereich die wesentliche Grundlage geschaffen.</li> <li>Die letzten Haustarife, welche das Landesbusnetz betrafen, wurden 2026 in den saarVV-Tarif integriert.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Marktzugang und Angebotsvielfalt für die VU</b><br>(§ 4 Abs. 2)                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs ist die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV auf Linienbündel und Lose aufzuteilen.                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsleistungen der meisten Landesbuslinien sind im Saarland innerhalb eines Linienbündels vergeben. Ausnahmen bilden die Linien R1/X1, R13/X13, X66, sowie die Nachtbuslinien N4 und N5. Eine sachgerechte Bündelung ist anzustreben.</li> </ul>                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Einsatz von alternativen Angebotsformen</b><br>(§ 4 Abs.3)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Die Möglichkeit alternativer Bedienungsformen soll bei geringer Nachfrage Berücksichtigung finden, wenn hierdurch der öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlich und bedarfsgerecht gesichert werden kann.                                                                                                  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alternative Bedienungsformen (ALT, AST, On-Demand-Verkehr) werden derzeit in verschiedenen Gebieten des Saarlandes von lokalen Aufgabenträgern in das Fahrtenangebot eingebunden. Der ZPS unterstützt den On-Demand-Verkehr „flitsaar“ durch das Stellen der Hintergrundsoftware für die Fahrtenbuchung per App.</li> <li>▪ Das Landesbusnetz ist nicht betroffen. Zuständig sind die lokalen Aufgabenträger.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Neuinvestitionen (Fahrzeug, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationssysteme) gemäß Stand der Technik</b><br>(§ 4 Abs. 4)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen; im Übrigen sind die anerkannten Regeln der Technik zu verwenden.<br>... |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle beauftragten Verkehrsunternehmen werden durch die Verkehrsverträge mit dem ZPS verpflichtet, neuwertige Fahrzeuge auf aktuellem Standard zu führen. Bauliche Anlagen (z. B. Haltestellen) und Fahrgastinformationssysteme außerhalb der Fahrzeuge liegen nicht im direkten Zuständigkeitsbereich des ZPS. Dennoch setzt sich der ZPS insbesondere für eine Vereinheitlichung von Haltestellenmasten oder die flächendeckende Umsetzung von Mobilitätsstationen an wichtigen Verknüpfungspunkten im Landesnetz ein und fungiert bei generellen Fragen zum Thema Infrastrukturausbau des ÖPNV als Ansprechpartner.</li> </ul> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Übermittlung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen</b><br>(§ 4 Abs. 5)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | „Die Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs sollen den Aufgabenträgern Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik zum Zwecke der zeitgemäßen Fahrgastinformation, des Anschlussmanagements und zur Unterstützung der Verkehrsplanung zur Verfügung stellen.“      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der ZPS pflegt die landesweite Datendrehscheibe mit den geforderten Daten. Diese stellt wiederum die aufbereiteten Daten den Fahrgästen zur zeitgemäßen Information zur Verfügung. Die Übermittlung ist in den Verkehrsverträgen mit den Verkehrsunternehmen geregelt.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Länderübergreifende Abstimmung</b><br>(§ 4 Abs. 6)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | „Der Landesgrenzen überschreitende öffentliche Personennahverkehr ist mit dem ÖPNV (der Nachbarländer) ... abzustimmen und bedarfsgerecht gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln.“                                                                                                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der ZPS betreut als Aufgabenträger in mehreren Fällen den ÖPNV mit grenzüberschreitenden Linien nach Frankreich und nach Rheinland-Pfalz (MS, R7, R8, R20). Ein weiterer Ausbau wird in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern angestrebt.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

Quelle: ÖPNVG Saarland

## 3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente

Neben den gesetzlichen Zielvorgaben sind Ausführungen und Festlegungen aus übergeordneten und weiteren, relevanten Planungsinstrumenten zu berücksichtigen. Hierbei sollen die ÖPNV-relevanten Zielsetzungen aus der Landes- und Regionalplanung Beachtung finden sowie die Nahverkehrsplanungen der lokalen Aufgabenträger.

### 3.2.1 Landesentwicklungsplan

Die Neuaufstellung des **Landesentwicklungsplans Siedlung** (LEP) des Saarlandes befindet sich während der Erstellung dieses NVP noch im Abstimmungsprozess (Entwurfsfassung). Bisher sind folgende ÖPNV-relevante Grundsätze enthalten, die sich an die Vorgaben der zentralen Orte sowie der Siedlungsachsen orientieren. Der Grundsatz G 5 gibt an:

„Zur Funktionsstärkung der zentralen Orte soll ihre Anbindung an ein leistungsfähiges ÖPNV-System gesichert werden. Die Linienführung sowie die Vertaktung des ÖPNV soll so optimiert werden, dass die zentralen Orte von jedem Ort ihres Verflechtungsbereiches in zumutbarem Zeitaufwand zu erreichen sind. Die Mittelzentren sollen mittels eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes an das Oberzentrum angebunden werden. Durch eine Vernetzung des ÖPNV-Liniverkehrs mit Bedarfsverkehren und weiteren geteilt genutzten Verkehrsträgern wird die Erreichbarkeit der zentralen Orte zusätzlich erhöht.“

Die Verflechtungs- bzw. Einzugsbereiche der Zentren sind in Anlage 1 "Zentralörtliche Gliederung" des LEP dargestellt.

Der LEP definiert alle Gemeinden des Saarlandes als Oberzentralen Verflechtungsbereich mit der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum. Als Mittelzentrale Verflechtungsbereiche werden folgende Zentren definiert:

- Völklingen
- Merzig
- Wadern
- Neunkirchen
- Dillingen
- Saarlouis
- Lebach
- Homburg
- St. Ingbert
- Blieskastel
- St. Wendel

Die Mittelzentren zeichnen sich unter anderem als ÖPNV-Schnittstelle aus und sollten „... mittels eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes an das Oberzentrum angebunden werden“. Die Hauptorte der Gemeinden fungieren als Grundzentren und sollten an „leistungsstarke ÖPNV-Haldepunkten“ angebunden sein.

Zusätzlich orientieren sich weitere Grundsätze an den Vorgaben der Siedlungsachsen (G12, neue Fassung G9):

„Die dort vorhandenen Wohn- und Arbeitsstätten, zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge, öffentliche und private Dienstleistungen sowie sonstige Infrastruktureinrichtungen sollen an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und – soweit möglich – in ihrem Bestand dauerhaft gesichert werden. Eine **Anbindung dieser Einrichtungen an das Nahverkehrssystem** sowie eine Erreichbarkeit dieser Einrichtungen untereinander in kurzer Fußwegedistanz soll angestrebt werden.“

... und (G13, neue Fassung G10):

„Die zentralen Orte sollen durch ein **leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem im Taktverkehr** erschlossen sein bzw. werden. Hierbei soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Vorrang...

...vor dem nichtschienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr eingeräumt werden.“ (2006)

... eingeräumt werden. Eine Ergänzung soll durch den nicht schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erfolgen.“ (Entwurf 2023)

### 3.2.2 Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Der **Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland** (VEP ÖPNV) beinhaltet strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland mit konkreteren Aussagen über den SPNV sowie das Landesbusnetz. Damit bezieht sich der VEP ÖPNV vor allem auf das vom Land verantwortete Nahverkehrsangebot. Er zeigt saarlandweite Strategien in allen überregionalen Handlungsfeldern des ÖPNV auf und legt landesweite Standards fest, die auch auf der regionalen und lokalen Ebene von den AT des ÖPNV erfüllt werden sollen. Es handelt sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zentrale Handlungsfelder sind:

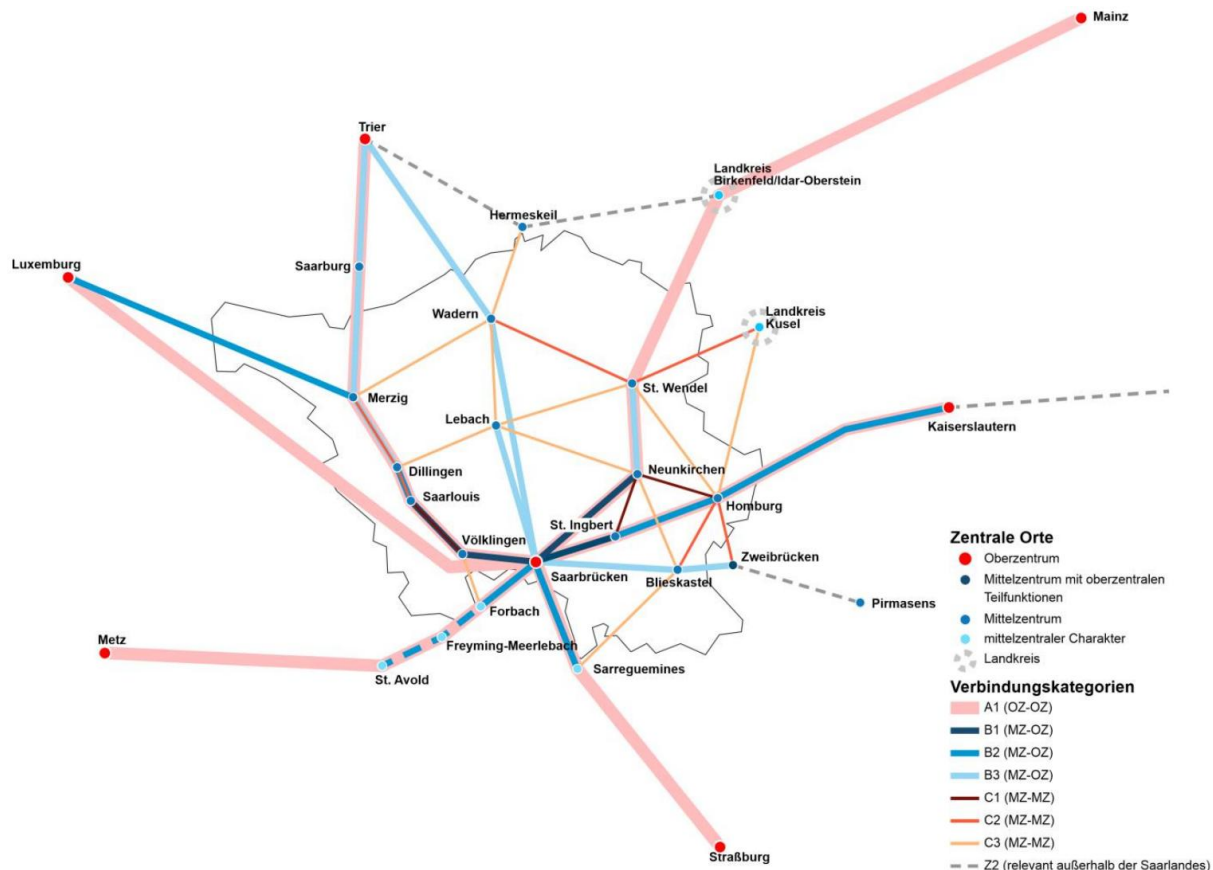
- Landesnetz Bus und Bahn (Einführung einer S-Bahn Saarland mit schnellen und regelmäßigen Verbindungen, Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken und Einführung Produktkategorien PlusBus und ExpressBus)
- Barrierefreiheit
- Klima und Umwelt
- Stationen und Haltestellen
- Sicherheit
- Tarif und Vertrieb
- Digitalisierung
- Vernetzte Mobilität
- Tourismus
- Marketing und Kommunikation

Die Handlungsfelder dienen als Arbeitsgrundlage für definierte Oberziele gemäß [Kapitel 1.1.1](#).

Der Teil B des VEP ÖPNV geht auf die Vorgaben und Standards für den ÖPNV ein. Hierbei wird die landesweit integrierte und abgestimmte Netz- und Angebotsgestaltung formuliert, die auch die lokalen Nahverkehrsangebote beinhaltet. Die folgende Abbildung zeigt, welche

Verbindung im Landesnetz Saarland welcher Verbindungskategorie zuzuordnen ist. Die dargestellten Achsen bilden nicht zwingend den Linienverlauf des ÖPNV-Angebotes ab, sondern werden auch vom Individualverkehr abgedeckt.

**Abbildung 53: Verbindungen im Landesnetz nach VEP ÖPNV 2021**



Quelle: MUKMAV, VEP ÖPNV Saarland 2021

Den einzelnen Verbindungskategorien werden im VEP Anforderungen an die Verbindungsqualität, z. B. Fahrtenhäufigkeit und Bedienzeitraum zugewiesen. [Tabelle 26](#) stellt die Anforderungen an die Verbindungskategorien dar.

**Tabelle 26: Anforderungen an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien**

| Kategorie                                | Fahrtenhäufigkeit | Bedienzeitraum                                                                                      | Max. Umstiege          | Reisezeitverhältnis<br>Auto/ÖPNV |
|------------------------------------------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------|
| Verbindungen Oberzentrum - Oberzentrum   |                   |                                                                                                     |                        |                                  |
| A1                                       | 60-Minuten-Takt   | Erste Ankunft im Oberzentrum: <b>vor 9 Uhr</b><br>Letzte Abfahrt im Oberzentrum: <b>nach 20 Uhr</b> | Nur Direktverbindungen | 1,5                              |
| Verbindungen Mittelzentrum - Oberzentrum |                   |                                                                                                     |                        |                                  |

|                                                   |                                                                                                                                                                    |                                                               |                                                                                        |     |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| B1                                                | 3 Fahrten pro Stunde<br>davon <i>mindestens 2</i><br><i>im 30-Minuten-Takt (6-22 Uhr)</i><br>60-Minuten-Takt <i>alle anderen Zeiten</i>                            | Mo-Do: 5-23 Uhr<br>Fr: 5-2 Uhr<br>Sa: 6-2 Uhr<br>So: 8-22 Uhr | Direktverbindung,<br>außer durch max. 1<br>Umstieg Bus/SPNV<br>wird Reisezeit verkürzt | 1,5 |
| B2                                                | 30-Minuten-Takt<br><i>nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten</i><br>60-Minuten-Takt <i>an Samstagen</i><br>120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i> | Mo-Fr: 5-23 Uhr<br>Sa: 6-23 Uhr<br>So: 8-22 Uhr               | Direktverbindung,<br>außer durch max. 1<br>Umstieg Bus/SPNV<br>wird Reisezeit verkürzt | 1,5 |
| B3                                                | 60-Minuten-Takt<br><i>nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten</i><br>120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>                                        | Mo-Fr: 5-23 Uhr<br>Sa: 6-23 Uhr<br>So: 8-22 Uhr               | Max. 1 Umstieg                                                                         | 1,5 |
| <b>Verbindungen Mittelzentrum - Mittelzentrum</b> |                                                                                                                                                                    |                                                               |                                                                                        |     |
| C1                                                | 30-Minuten-Takt außer<br>Tagesrandlagen<br>120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>                                                                                    | Mo-Fr: 5-23 Uhr<br>Sa: 6-23 Uhr<br>So: 8-22 Uhr               | Direktverbindung,<br>außer durch max. 1<br>Umstieg Bus/SPNV<br>wird Reisezeit verkürzt | 1,5 |
| C2                                                | 30-Minuten-Takt <i>nur Mo-Fr 6-20 Uhr und Sa 9-20 Uhr</i><br>60-Minuten-Takt <i>in den übrigen Zeiten</i><br>120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>                  | Mo-Fr: 5-23 Uhr<br>Sa: 6-23 Uhr<br>So: 8-22 Uhr               | Direktverbindung,<br>außer durch max. 1<br>Umstieg Bus/SPNV<br>wird Reisezeit verkürzt | 1,5 |
| C3                                                | 60-Minuten-Takt<br>120-Minuten-Takt <i>an Sonntagen</i>                                                                                                            | Mo-Fr: 5-23 Uhr<br>Sa: 6-23 Uhr<br>So: 8-22 Uhr               | Max. 1 Umstieg                                                                         | 1,5 |

Quelle: MUKMAV, VEP ÖPNV Saarland 2021 (Auszug Kapitel 3.2.2)

Verbindungen der Kategorie A1 sind im Saarland gänzlich über den SPNV abgedeckt. Zusätzlich ist das Großherzogtum Luxemburg durch die Linie L40 im Auftrag der CFL direkt an Saarbrücken angebunden. Vergleichbar ist die Situation in den Kategorien B1 – B3. Lediglich das Mittelzentrum Wadern ist in dieser Kategorie nicht mit einer Direktverbindung an das Oberzentrum angebunden. Dies ist in [Kapitel 4.2](#) als Handlungsbedarf identifiziert. Alle Verbindungen der Kategorien C1 – C3 sind hingegen durch den SPNV, das Landesbusnetz oder lokale Verkehre erschlossen. Die Anbindung von Grundzentren an Mittelzentren liegt laut VEP ÖPNV in der Verantwortung der lokalen Aufgabenträger.

Im Teil B des VEP wird zudem das Thema der Reaktivierung und des Neubaus von Schienenstrecken betrachtet. Derzeit befindet sich der Korridor Homburg – Zweibrücken in

Umsetzung. Weitere Korridore wurden einer auf den VEP aufbauenden tieferen Machbarkeitsstudie unterzogen. Näheres hierzu nachrichtlich in [Kapitel 2.2.1.2](#).

Der VEP ÖPNV strebt neben der integrierten Netzgestaltung weitere Standards und Qualitätsvorgaben an.

- Barrierefreie Reiseketten von Haustür zu Haustür: Hierzu sollen alle Fahrzeuge sowie Haltestellen und Stationen barrierefrei ausgestaltet sein.
- Enge Verzahnung zwischen Flächenentwicklung und ÖPNV-Netz: Damit ist gemeint, dass neue Flächen dort auszuweisen sind, wo bereits ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, soll frühzeitig eine ÖPNV-Anbindung und -Erschließung geplant werden.
- Anwendung der sozialen Standards, die für das Landesnetz im VEP ÖPNV definiert wurden, auch auf der kommunalen Ebene. Insbesondere sind die Regelungen der Tariftreue sowie der Personalübernahme einzuhalten.
- Stärkung der intermodalen Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und Park-and-Ride bzw. Bike-and-Ride: Es wurden zu beiden Themen Potenzialanalysen durchgeführt. Die Auswertung benennt konkrete Potenziale an mehreren Bahnhaltepunkten inklusive eines Umsetzungszeitraums von Maßnahmen, um komfortable Reiseketten zu gestalten. In diesem Zusammenhang rücken Mobilitätsstationen zunehmend in den Fokus. Für jeden Standort ist eine detaillierte Umsetzungsstrategie erforderlich.

### 3.2.3 Elektromobilitätskonzept Saarland

Anfang April 2024 hat der ZPS eine landesweite Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung des Landesbusnetzes im Saarland vorgelegt. Die Studie wurde durch das deutsch-französische Ingenieurbüro Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK) durchgeführt. Unter intensiver Einbeziehung der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Energieversorger im Saarland wurde ein Konzept für einen Umstieg auf emissionsfreie Technologien erstellt.

Im Zentrum der Planungen stehen die Elektrifizierung der Busflotten und die Bereitstellung der dafür notwendigen Infrastruktur. Zur Klärung der Fragen über die Bezugswege und -mengen der benötigten erneuerbaren elektrischen Energie waren im Expertenbeirat auch Mitarbeiter der saarländischen Energielieferanten vertreten.

Die Machbarkeitsstudie entwirft zwei exemplarische Linienbündelungskonzepte. Wegen der bei den kommunalen Verkehrsunternehmen bereits eingeleiteten Antriebswende konzentriert sie sich dabei auf die ausschreibungspflichtigen Busverkehre im Saarland. Aufgrund der unterschiedlichen Restlaufzeiten der gegenwärtigen Linienbündel (siehe [Kapitel 2.3.2.6](#)) sowie für die präzise Lokalisierung und Umsetzung geeigneter Infrastrukturstandorte sind in den nächsten Jahren eine Reihe vertiefender Untersuchungen und politischer Entscheidungsprozesse erforderlich.

In Kapitel 3.1 werden Maßnahmen auf Ebene der Politik und Verbände identifiziert. Darunter fallen Maßnahmen zum Netzanschlussprozess, Kommunikation, die Formulierung eines Leitbildes für einen emissionsfreien ÖPNV und Wissenstransfer. Zentrale Initiatoren der Maßnahmen sollen das Saarland und der ZPS sein.

In Kapitel 3.2 der Studie werden die Aufgaben für Aufgabenträger zur zielorientierten Umsetzung des Konzepts beschrieben. Diese haben die Aufgabe, die durch sie verantworteten ÖPNV-Leistungen zu vergeben und ihre Erbringung sicherzustellen. Damit fällt ihnen sowohl

die Möglichkeit zu, durch vergabeseitige Anforderungen die Antriebswende bei den Verkehrsunternehmen zu initiieren, als auch die Verantwortung, im Rahmen ihrer Möglichkeiten die dafür nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Konkrete Maßnahmenpakete werden wie folgt formuliert:

- Anpassung der Linienbündelstruktur (für AT mit wettbewerblichen Vergaben)
- Festlegung einer Strategie zur Betriebshof-Beistellung und optional konkrete Maßnahmen zur Beistellung geeigneter Betriebshöfe durch den Aufgabenträger
- Entwicklung eines Muster-Vergabeverfahrens inkl. Unterlagen

Im Mittelpunkt steht zudem die Finanzierungsfrage gekoppelt an Möglichkeiten zur Verbesserung der Förderkulisse sowie Nutzung von Synergien z. B. mit bereits bestehender Infrastruktur auf kommunaler Ebene. Empfohlen wird zudem ein vom ZPS zu steuernder Austausch mit benachbarten Regionen und deren Erfahrungen.

### 3.2.4 Tourismusstrategie 2035

Im November 2025 hat das Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie die Tourismusstrategie 2035 für das Saarland präsentiert. Die Strategie erwähnt das Thema Mobilität und ÖPNV nur vor dem Hintergrund der „nachhaltigen Mobilität“. In [Kapitel 4.7](#) „Handlungsfeld Infrastruktur“ heißt es:

„Eine Herausforderung des Saarlandes liegt in der nachhaltigen Erreichbarkeit und klimafreundlichen Binnenmobilität. Zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele ist eine bessere Vernetzung zwischen den Leitinfrastrukturen und deren ÖPNV-Anbindung notwendig. Gefragt sind innovative Lösungen, die Alltags- und touristische Mobilität miteinander verknüpfen. In Neu- wie in Bestandsentwicklungen müssen zudem Anforderungen der Barrierefreiheit konsequent berücksichtigt werden.“

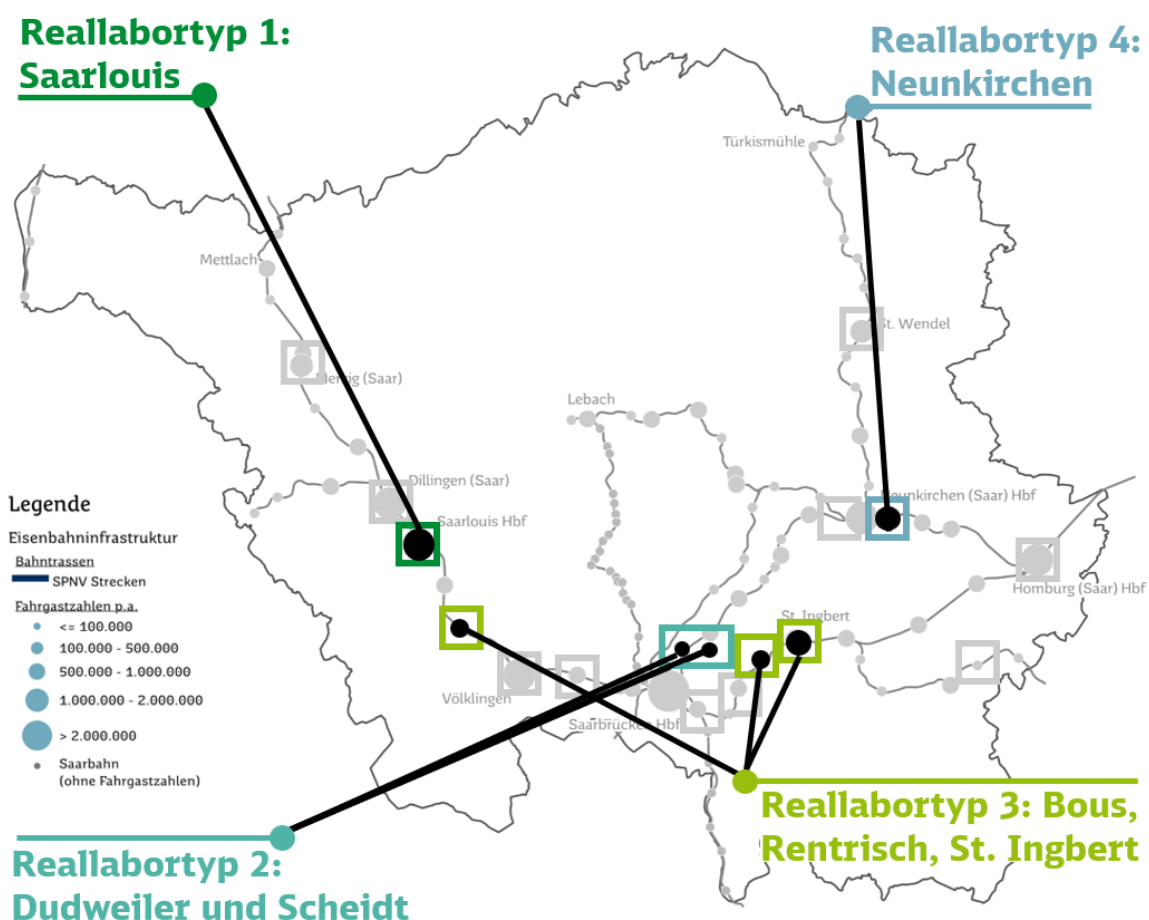
Die Tourismusstrategie leitet im Bereich Infrastruktur für verschiedene Akteure Maßnahmenpakete ab. Das Maßnahmenpaket für alle Landkreise fordert die "Einrichtung regionaler Budget-Pools zur Förderung nachhaltiger Binnenmobilität". Darin enthalten ist als konkrete Aufgabe für die lokale Ebene (Landkreise) die touristische ÖPNV-Koordination an Hauptlinien. Eine genauere Definition des Begriffs Hauptlinien ist nicht vorhanden. Detailliertere Ausarbeitungen wie Maßnahmen im Themenbereich ÖPNV, Benennung von Schwachstellen oder Aufforderung zur Integration von Stärken wie das Angebot im Landesbus- und Schienennetz sind trotz Integration und Vernetzung beider Branchen im Vorfeld nicht enthalten. Das Thema Mobilität und Nachhaltigkeit bleibt auf einem sehr allgemeinen Niveau. Zudem werden für ÖPNV zuständige Stellen (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Verbundorganisationen) überhaupt nicht als Handlungspartner identifiziert, obwohl sie in den Prozess eingebunden waren.

Der VEP ÖPNV Saarland betrachtet hingegen den Schwerpunkt Tourismus im Kapitel 13 viel detaillierter. In Zusammenarbeit mit der Tourismuszentrale Saarland wurde die ÖPNV-Anbindung von 156 POI und 127 Unterkünften im Saarland analysiert. 2023 wurde die Analyse überarbeitet und 2026 an den aktuellen Fahrplanstand angepasst. Als Anlage 3 ist sie Teil dieses NVP und Grundlage für den Prüfauftrag 16. Der VEP benennt zudem konkreten Handlungsbedarf, dessen Sachstand es abzu prüfen gilt.

### 3.2.5 Modellregion integrierte Mobilität Saarland

Die Modellregion integrierte Mobilität Saarland ist ein gemeinsames Projekt von DB Regio und dem Saarland (Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz) zur Erprobung integrierter Mobilitätskonzepte im ÖPNV. Ziel ist es, verkehrsträgerübergreifende, bedarfsgerechte Angebote zu entwickeln und damit die Attraktivität des ÖPNV im gesamten Bundesland nachhaltig zu steigern. Im Rahmen der Modellregion wurden durch verschiedene Analysen mehrere regionale Testräume als sogenannte „Reallabore“ definiert, in denen unter realen Bedingungen neue Ansätze der integrierten Planung, Vernetzung und Mitteleffizienz getestet werden. Das 2026 einzuführende S-Bahn-Netz dient als verbindendes Element zwischen den Reallaboren.

*Abbildung 54: Reallabortypen Modellregion Saarland*



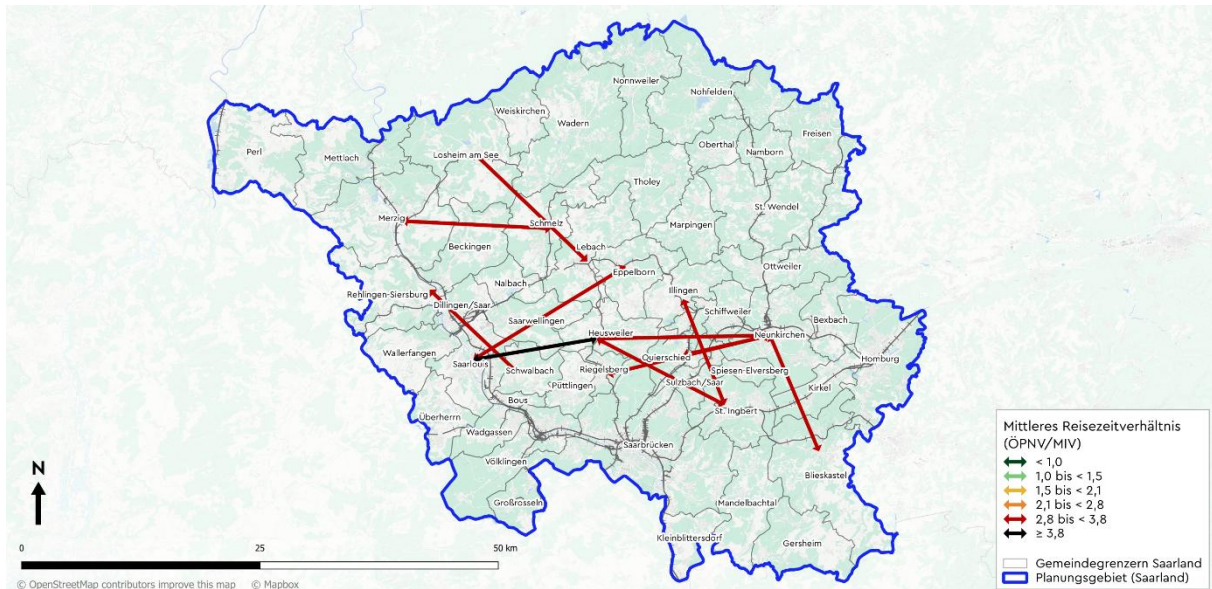
*Quelle: MUKMAV Saarland, Präsentation Kick-Off Workshop Reallabor St. Ingbert*

Mithilfe verschiedener Datenquellen (soziodemographische Daten, Haushaltsbefragungen, Mobilfunkdaten etc.) hat das damals noch zum DB-Konzern gehörende Unternehmen ioki Personen mit einem bestimmten Mobilitätsverhalten modelliert und deren Verkehrsnachfrage analysiert. Basierend auf der Auswertung der nachgefragten Verkehrsrelationen konnten Wegeketten nachvollzogen werden, die derzeit ein schlechtes Reisezeitverhältnis (RZV) zwischen dem MIV und dem aktuellen ÖPNV-Angebot aufweisen.

Der ZPS wurde im Rahmen des Projekts als Teilnehmer im Reallabortyp 3 in St. Ingbert hinzugezogen. Als Maßnahme im Bereich ÖPNV wurde bei der Projektvorstellung die Prüfung

einer möglichen PlusBus-Verbindung zwischen St. Ingbert und Illingen festgelegt. Alle anderen Relationen mit schlechtem RZV werden im Rahmen dieses NVP in [Kapitel 4.2](#), Prüfauftrag 5 gewürdigt.

**Abbildung 55: ioki-Analyse DB Modellregion Saarland**



Quelle: MUKMAV Saarland, Präsentation Kick-Off Workshop Reallabor St. Ingbert

### 3.2.6 Aussagen anderer NVP

Als weiteres Planungsinstrument werden, wie bereits zu Beginn von [Kapitel 3.2](#) erwähnt, auch die NVP der lokalen und benachbarten AT bei der Erstellung dieses NVP berücksichtigt. Der Fokus liegt insbesondere auf Aussagen (Prüfaufträgen), welche das Landesbusnetz betreffen.

Mit dem Ziel einer barrierefreien Mobilität und der damit verbundenen Partizipation und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle Menschen wird der Ausbau barrierefreier Haltestellen von allen lokalen AT als Prüfauftrag in ihren NVP formuliert. Obwohl der ZPS diesbezüglich keine direkte Entscheidungsgewalt besitzt, unterstützt er den fortlaufenden Ausbau der barrierefreien Infrastruktur im gesamten ÖPNV. Ein weiterer Prüfauftrag in den NVP der lokalen AT ist die sukzessive Umstellung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe. Entsprechend der CVD sowie dem daraus abgeleiteten Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz berücksichtigt auch der ZPS diese Vorgaben bei der Planung von Landesbuslinien und deren Synergien bei der Vergabe von künftigen Linienbündeln (siehe auch [Kapitel 3.2.3](#)).

Der Landkreis Merzig-Wadern beschreibt in seinem NVP aus dem Jahr 2024 zwei weitere Prüfaufträge, die den ZPS und das Landesbusnetz betreffen. Im dritten Prüfauftrag heißt es:

*„Prüfauftrag 3 → Aufnahme von Gesprächen mit den beteiligten Aufgabenträgern zur Optimierung der grenzüberschreitenden Busverkehre, insbesondere des SaarLuxBus unter Berücksichtigung einer besseren Nutzung der Verkehre für Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern.“*

Der ZPS wird in diesem Prüfauftrag nicht direkt angesprochen. Da diese Verbindungen nach Luxemburg jedoch auch eine Bedeutung für das Landesbusnetz haben, beteiligt sich der ZPS

aktiv an der Kommunikation mit den weiteren Akteuren. Ein Austausch zu dieser Thematik besteht seit 2025 und inkludiert bereits konkrete Maßnahmenvorschläge (siehe [Kapitel 4.5.1](#)).

Der vierte Prüfauftrag im NVP Merzig-Wadern beschreibt die Aufwertung von Verbindungskategorien im Landesnetz auf den Achsen Saarbrücken – Wadern sowie St. Wendel – Wadern:

*„Prüfauftrag 4 → Für eine Verbesserung des Angebotes auf den genannten Achsen liegt ein Prüfauftrag nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Merzig-Wadern, sondern auf Landesebene. Eine Beteiligung des Landkreises an den Angeboten ist allerdings möglich und im Rahmen eventueller Planungen zu prüfen.“*

Beide Relationen sind nach VEP-Kriterien dem Landesbusnetz zuzuordnen. Eine Verbesserung der Bedienungshäufigkeit sowie der Reisezeit wird angestrebt. Eine Verdichtung des Taktes zwischen Wadern und St. Wendel ist beim Blick auf das Nachfragepotenzial sowie die aktuellsten Fahrgastzahlen nicht zu erwarten. Eine Direktverbindung zwischen Wadern und Saarbrücken ist wie bereits an anderer Stelle in diesem NVP beschrieben, als Maßnahme identifiziert ([Kapitel 4.2.1](#)).

Alle weiteren saarländischen AT haben keine konkreten Prüfaufträge an den ZPS weitergegeben. Sie betonen jedoch alle eine enge planerische Abstimmung bei Angebotsanpassungen im lokalen ÖPNV mit dem Landesbusnetz und dem SPNV.

Der Landesnahverkehrsplan Rheinland-Pfalz 2025 macht keine Aussagen zu Verkehren das Saarland betreffend. Lediglich in Anlage 7 werden die „Regionalen Buslinien“ 280 und fehlerbehaftet die Linie R7 beschrieben.

### **3.2.7 Radverkehrswegeplan Saarland 2025**

Der 2025 fortgeschriebene Radverkehrswegeplan des MUKMAV beschreibt eine umfassende Strategie zur Förderung des Radverkehrs als zentralen Bestandteil einer nachhaltigen, sicheren und vernetzten Mobilität.

Bahnhöfe sowie wichtige ÖPNV-Haltestellen im Landesbusnetz sollen als intermodale Verknüpfungspunkte bei der Entwicklung des landesweiten Radverkehrsnetzes stärker berücksichtigt werden. Hierfür will das MUKMAV gemeinsam mit anderen Fördermittelgebern die Städte und Gemeinden weiterhin dabei unterstützen die Erreichbarkeit dieser Verknüpfungspunkte sicherzustellen und durch die Errichtung von Mobilitätsstationen sogar zu verbessern.

Weitere konkrete Verbesserungsvorschläge die in direktem Bezug zum ÖPNV stehen, sind eine verbesserte Fahrradmitnahme in Zügen durch zusätzliche Kapazitäten sowie günstige und teilweise kostenlose Mitnahmeregelungen (ab 9 Uhr).

### 3.3 Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV

Betrachtungsgegenstand dieses Teils des Anforderungsprofils ist das eigentliche Liniennetz und Fahrplanangebot im Landesbusnetz. Es werden produktspezifische Standards definiert und bezüglich Taktung, Fahrzeit, Fahrtangebot, Verknüpfung und Integration in das Gesamtnetz Aussagen getroffen.

#### 3.3.1 Hierarchische Netzgliederung

Die Instrumente der Raumordnung (räumliche Gliederung und Hierarchiebildung) bieten ein interdisziplinäres Planungswerkzeug zur Bestimmung der bedarfsgerechten Strukturen des ÖPNV. Insbesondere im ländlichen Raum mit räumlich und zeitlich stark variierender Nachfrage basiert der passende Bedienungsstandard auf dem hierarchischen Aufbau von Netz- und Angebotsstruktur sowie einem Verknüpfungskonzept. Der lokalen und regionalen Zuordnung des ÖPNV-Netzes im Saarland liegt die nachfolgend aufgestellte Achsenhierarchie als Ordnungs- und Planungsrahmen zu Grunde:

- **Hauptachsen** sind definiert als Verbindungen der zentralen Orte untereinander (alle Mittelzentren an das Oberzentrum sowie Mittelzentren untereinander), die sich durch ein hohes Verkehrsaufkommen auszeichnen. Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept (z. B. ITF) erreicht werden. Verantwortlich hierfür sind der SPNV sowie das Landesbusnetz.

*Tabelle 27: Raumordnerische Siedlungsachsen*

| Achse                                                                                                                       | Verkehrsachse Straße | Verkehrslinien ÖPNV     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| (Straßburg –) Saarbrücken – Völklingen – Saarlouis – Dillingen – Merzig (– Trier)                                           | A8, A620             | RE1, RB70, RB71         |
| (Metz –) Saarbrücken – St. Ingbert – Homburg (– Kaiserslautern – Mannheim)                                                  | A6, A620             | RE1, RB70, RB71         |
| Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel (– Mainz)                                                                            | A8, A623, B41        | RE3, RB73               |
| Rehlingen-Siersburg – Dillingen – Nalbach – Lebach – Eppelborn – Illingen – Neunkirchen – Homburg (– Zweibrücken/Pirmasens) | A6, A8               | RB72, RB74, RB76, R5/X5 |
| Saarbrücken – Riegelsberg – Heusweiler – Lebach                                                                             | B268                 | Stb 1                   |
| St. Ingbert – Blieskastel – Zweibrücken/Pirmasens)                                                                          | A8, B423, L111, L113 | RB68                    |
| (Metz/Thionville –) Perl (– Trier)                                                                                          | B419                 | RE16                    |

*Quelle: LEP TA Siedlung 2006*

- **Nebenachsen** beinhalten Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten (geschlossenen Ortslagen) und den diesen jeweils zugeordneten Grund- und Mittelzentren. Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse oder eine Verbindung zweier Hauptachsen sein. Nebenachsen spielen für das Landesbusnetz somit eine untergeordnete Rolle.

- Die **Flächenerschließung** (Ergänzungsachsen) bildet alle sonstigen Verkehrsverbindungen ab. Dabei wird zwischen ländlichen und städtischen Räumen unterschieden:
  - In ländlich strukturierten Bedienungsgebieten mit geringer Bevölkerungsdichte ist v. a. die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Schulstandorte von Siedlungen außerhalb der Haupt- und Nebenachsen wichtig (z. B. Siedlungen an Stichstraßen oder Gehöfte).
  - In urbanen Räumen der Mittelzentren mit hoher Bevölkerungsdichte und geschlossener Siedlungsstruktur erfolgt eine Erschließung der Räume auch abseits der Haupt- und Nebenachsen, insbesondere in Wohngebieten. Hier ist die Erreichbarkeit des jeweiligen Stadtzentrums und Bahnhofs wichtig.

Flächenerschließung ist grundsätzlich keine Aufgabe des Landesbusnetzes, kann aber in einzelnen Fällen eine Rolle spielen, wenn Landesbuslinien punktuell aus praktischen bzw. finanziellen Erwägungen Haupt- und Nebenachsen verlassen.

Bezüglich der Achsen lässt sich zusammenfassend feststellen, dass der konzentrische Zulauf auf das Oberzentrum Saarbrücken dominiert. Eine Anbindung der Mittelzentren Merzig, St. Wendel, Dillingen, Saarlouis, Völklingen, St. Ingbert, Neunkirchen, Homburg, Blieskastel und Lebach an das Oberzentrum ist in jedem Fall durch den bestehenden ÖPNV auf direktem Wege gegeben. Lediglich dem Mittelzentrum Wadern fehlt bisher eine direkte Anbindung, wie bereits in [Kapitel 3.2.2](#) beschrieben. Hier ist bisher ein Umstieg in Merzig, Lebach oder St. Wendel notwendig.

### 3.3.2 Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Linien und Verkehrsmittel im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel einer am Kunden orientierten Verkehrsplanung, da viele Wege nicht innerhalb des Verlaufs einer Linie zurückgelegt werden, sondern ein Umstieg notwendig ist. Die damit verbundenen Fahrtunterbrechungen stellen vor allem in der Wahrnehmung der Kunden, aber auch im täglichen Betrieb eine Schwachstelle dar, da sie zeitliche Verzögerungen und Unsicherheiten z. B. im Falle von Verspätungen mit sich bringen. Verknüpfungspunkte bzw. Umsteigepunkte werden durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne der einzelnen Linien an definierten Knotenpunkten geschaffen. Kurze Wartezeiten und sichere Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen steigern die Attraktivität der Umsteigevorgänge. Besonders an Knotenpunkten zwischen Linien mit übergeordneter Funktion im Verkehrsnetz (z. B. SPNV, Landesbuslinien) und bei Linien mit vorrangiger Bedeutung der Erschließungsfunktion sind diese Anforderungen zu erfüllen. Planerische Lösungen für einen guten ÖPNV bietet der in [Kapitel 1.1.1](#) beschriebene Integrale Taktfahrplan (ITF). Im Saarland werden die Schienenverbindungen als höchste Kategorie im hierarchischen Modell eingestuft, gefolgt von den Linien des Landesbusnetzes.

**Tabelle 28: Wichtige Verknüpfungspunkte im Landesbusnetz**

| Verknüpfungspunkt SPNV ↔ SPNV und Bus |                                                                |                      |
|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------|----------------------|
|                                       | SPNV                                                           | Landesbuslinie       |
| Saarbrücken Hauptbahnhof              | RE1, RE3, RE18, RE19, RB68, RB70, RB71, RB72, RB73, RB74, RB76 | R10, X13, X66        |
| Homburg Hauptbahnhof                  | RE1, RB70, RB71, RB74, S1                                      | R7, R8, R14          |
| Neunkirchen Hauptbahnhof              | RE3, RB73, RB74, RB76                                          | R6, X6               |
| Dillingen Bahnhof                     | RE1, RB70, RB71, RB77                                          | R5, X5               |
| Illingen Bahnhof                      | RB72, RB74                                                     | - (R9 ab 2027)       |
| Lebach Bahnhof                        | RB72, Stb 1                                                    | R3, R4, R5, X5       |
| Verknüpfungspunkt SPNV ↔ Bus          |                                                                |                      |
|                                       | SPNV                                                           | Landesbuslinie       |
| Auersmacher Bahnhof                   | Stb 1                                                          | R14                  |
| Blieskastel-Lautzkirchen Bahnhof      | RB68                                                           | R14                  |
| Einöd Bahnhof                         | RB68                                                           | R7                   |
| Kleinblittersdorf Bahnhof             | Stb 1                                                          | R14                  |
| Merzig Bahnhof                        | RE1, RB70, RB71                                                | R1, X1               |
| Saarlouis Hauptbahnhof                | RE1, RB70, RB71                                                | R5                   |
| St. Ingbert Bahnhof                   | RE1, RB68, RB70, RB71                                          | R6, X6, (R9 ab 2027) |
| St. Wendel Bahnhof                    | RE3, RB73                                                      | R2, R4, R12          |
| Türkismühle Bahnhof                   | RE3, RB73                                                      | R11, R20             |
| Völklingen Bahnhof                    | RE1, RB70, RB71                                                | R13                  |
| Verknüpfungspunkt (Hst.) Bus ↔ Bus    |                                                                |                      |
|                                       | SPNV                                                           | Landesbuslinie       |
| Tholey Am Weiher                      | -                                                              | R4, R11, X66         |
| Aßweiler Busbahnhof                   | -                                                              | R10, R14             |
| Blieskastel Busbahnhof                | -                                                              | R10, R14             |
| Selbach Schafbrücker Str.             | -                                                              | R2, R11              |
| Neunkirchen Stummdenkmal              | -                                                              | R6, X6, R12          |
| Wadern ZOB                            | -                                                              | R1, R2, R3, X1       |

Quelle: ZPS (Fahrplanstand 2025/2026)

Hinzu kommen weitere Verknüpfungspunkte im Landesbusnetz mit Anschlussbeziehungen zu Linien der lokalen Aufgabenträger (z. B. Saarbrücken Landwehrplatz, Saarlouis Kleiner Markt, Hermeskeil Neuer Markt, Sotzweiler Autobahnmeisterei).

In Anlehnung an den VEP ÖPNV ist es sinnvoll, Verknüpfungspunkte im Saarland zu **Mobilitätsstationen** mit analogen und digitalen Komponenten weiterzuentwickeln. Hierbei steht nicht nur der Umstieg zwischen den ÖPNV- und SPNV-Angeboten untereinander im Fokus, sondern ein multimodales Angebot, welches durch die Digitalisierung leichter genutzt werden kann (Sharing-Angebote etc.). Es werden im VEP ÖPNV Mobilitätsstationen in drei Kategorien (S, M und L) unterschieden.

In weiten Teilen des suburbanen oder ländlichen Raumes, der für das Landesbusnetz eine zentrale Rolle einnimmt, kommt davon allein die Kategorie S für Mittelzentren in Betracht. Die

definierte Basisausstattung beinhaltet für diese Kategorie: SPNV-Halt oder Busverknüpfung, P+R- bzw. B+R-Anlagen, Schließfächer für Fahrradutensilien, Lademöglichkeit für E-Autos und Elektroräder, Packstation.

Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung wird vorgeschlagen, für weitere wichtige Verknüpfungspunkte oder zentrale Haltestellen besondere Ausstattungsstandards zu etablieren. Hierzu wird neben der vom Land definierten niedrigsten Kategorie S eine weitere nachrangige Kategorie „Mini“ für kleinere Zentren vorgeschlagen:

- **Mobilitätsstation S:** Zentrale Haltestelle im Mittelzentrum, mit bedeutender Funktion im Verkehrsnetz bzw. Landesbusnetz, an der räumlich und zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen zwischen mehreren Verkehrsmitteln und Linien bestehen. Basisausstattung: s. oben.
- **Mobilitätsstation „Mini“:** Haltestelle, die entweder zentral im Grundzentrum liegt und an der räumlich und i.d.R. zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen bestehen (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr) oder Haltestelle in einem Ortsteil oder einer Gemeinde, die in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet wird und einen Umstieg auf alternative Angebote (z. B. Fahrrad, E-Roller) vorhält. Basisausstattung: wettergeschützte Haltestelle, B+R-Anlagen, Abstellflächen für E-Roller, Anlehnbügel für Fahrräder, ggf. WLAN und elektronische, dynamische Fahrgastinformation.

In welchen Ortsteilen oder Gemeinden eine Mobilitätsstation „Mini“ umgesetzt werden soll, liegt im Verantwortungsbereich der Kommunen.

Für die Einrichtung von Mobilitätsstationen liegt zudem ein vom Saarland erlassener Gestaltungsleitfaden vor (sam / saar.mobility), der Farben, Piktogramme und weitere Gestaltungselemente sowie deren Integration in Module (Stelen, Schilder, Wegweiser) beschreibt. Dieser ist bei der Umsetzung anzuwenden.

*Abbildung 56: Logo und Gestaltungsbeispiel für Mobilitätsstationen im Saarland*



*Quelle: Gestaltungsleitfaden für Mobilitätsstationen im Saarland (MUKMAV 2023)*

Die Zuständigkeit für die Planung und Umsetzung der Mobilitätsstationen liegt grundsätzlich nicht beim ZPS, sondern den Kommunen. Der ZPS kann jedoch in einer unterstützenden Funktion die betreffenden Akteure beraten, geplante Maßnahmen bewerten und Vorschläge für potenziell sinnvolle Punkte im Landesbusnetz machen.

### 3.3.3 Erschließungs- und Bedienstungsstandards Landesbusnetz

Im Bereich des ÖSPV bildet das Landesbusnetz das Rückgrat und damit die oberste Hierarchieebene.

Aufgabenträger für dieses Netz aus inzwischen 14 (zukünftig 15) Linien (R1 – R8, R10 – R14, R20, zukünftig auch R9) ist der ZPS als gemeinsame Organisation der zehn saarländischen Aufgabenträger (siehe [Kapitel 1.4.2](#)). Die ZPS-Verbandsversammlung hat am 28. September 2017 folgende Definition der Landesbuslinien (hier RegioBus-Linien genannt) beschlossen:

„Die RegioBus-Linien stehen im öffentlichen Verkehrsinteresse des Saarlandes. Aufgabenträger für die RegioBus-Linien ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS). Der Betrieb der Linien ist nach den geltenden Gesetzen (z. B. PBefG, ÖPNVG) und Verordnungen (z. B. BOKraft) durchzuführen.

Gemeinsam mit den Schienenverbindungen bilden die RegioBus-Linien das Grundnetz des saarländischen ÖPNV und ergänzen das Schienennetz primär auf den wichtigsten Verkehrsachsen. In Ergänzungsfunktion zum Bahnnetz halten sie ein hohes Bedienstungs- und Qualitätsniveau vor: Sie verbinden schnell und auf direktem Weg zentrale Orte und überqueren dabei in der Regel eine Landkreisdgrenze. Die RegioBus-Linien fahren im Takt bis in die späten Abendstunden und halten auch am Wochenende ein gutes Angebot bereit. Als übergeordnete Buslinien sind sie untereinander und auf die Fahrpläne des Bahnnetzes abgestimmt und sorgen damit für leichtes Umsteigen.

R-Linien haben landesweit im planerischen Sinne Vorrang, d. h. untergeordnete Verkehre wie Kreis- und Ortsbuslinien, Saisonverkehre oder Schulverstärker richten sich zeitlich und räumlich an den R-Linien aus. Parallelverkehre sind zu vermeiden, außer es besteht expliziter Bedarf z. B. aufgrund hoher Nachfrage (Schüler-, Berufsverkehr) oder sich kreuzender Direktverbindungen (überlagernde Linienteilstrecken).“

Somit sind insbesondere folgende Punkte relevant für eine Anbindung mittels Landesbuslinien:

- Zentrale Orte, insbesondere das Oberzentrum und alle Mittelzentren;
- Wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV.

Weiterhin gibt es Ziele von regionaler oder landesweiter Bedeutung, die ebenfalls eine Anbindung durch das Landesbus- und Schienennetz erhalten können:

- Große Hochschulstandorte (Saarbrücken Uni-Campus und Alt-Saarbrücken, Homburg, Göttelborn, ggf. zukünftiger Cisca-Campus St. Ingbert, vgl. [Kapitel 2.1.8](#))
- Flughafen Saarbrücken
- Wichtige touristische Ziele (im Landesbusnetz z. B. Bostalsee, Losheimer Stausee, Saarland-Therme, Ringwall Otzenhausen, Völklinger Hütte; fehlend im Landesbusnetz z. B., Saarschleife; vgl. [Kapitel 2.1.9](#))
- Arbeitsplatzschwerpunkte in Form von hoher Verdichtung regional relevanter Arbeitgeber (z. B. Regierungsviertel Saarbrücken) oder überdurchschnittlich großer Betriebe (vgl. [Kapitel 2.1.5](#), [Tabelle 7](#))

Eine Einbindung dieser Ziele ins Landesbusnetz ist einer Einzelbetrachtung zu unterziehen. Es gilt dabei abzuwägen, ob sich eine direkte Anbindung durch eine Landesbuslinie anbietet bzw. erforderlich ist oder eine sinnvolle Einbindung in lokale Netze mit Zu- / Abbringerfunktion wirtschaftlich und planerisch sinnvoller ist.

Die in [Kapitel 2.3.2](#) beschriebenen Linien des Landesbusnetzes bilden den auch in Zukunft zu erhaltenden **Mindeststandard** im Landesbusnetz und sind Basis für Weiterentwicklungen und Prüfaufträge.

### 3.3.3.1 PlusBus

Der PlusBus beinhaltet auf der Basis einer vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bundesweit eingeführten Marke ein Qualitätsversprechen, welches im VEP wie folgt definiert wird:

- Ganztägiges Angebot Mo. – Fr. 5 – 23 Uhr, Sa. 6 – 23 Uhr, So. 8 – 22 Uhr, bedarfsweise Nachtverkehre
- Direkte Linienführung unter Bedienung aller Haltestellen, Vermeidung von Umwegfahrten
- Fahrthäufigkeit bzw. Taktung Mo. – Sa. mindestens alle 60 Minuten, So. alle 120 Minuten.

Damit gehen die im VEP gesetzten Standards noch über die Standards des MDV hinaus. Diese lauten:

- Ganztägiges Angebot Mo.-Fr. 5 – 21 Uhr (15 Fahrtenpaare, mind. 13 Fahrtenpaare bei Taktlücken zw. 9 und 12 sowie 18 und 21 Uhr), Sa. 6 Fahrtenpaare, So. 4 Fahrtenpaare.
- Exakter Takt (Mo.-Fr. alle 60 Minuten) mit Abweichungen auf max. 2 Fahrten sowie im Anschlussverkehr SPNV, Schul- und Freizeitverkehr (max. 5 Minuten).
- Direkter Linienweg mit Abweichungen bei max. 2 Fahren und im Schul- und Freizeitverkehr.
- Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen.
- Einheitliche Abfahrtsminuten auch am Wochenende.
- Verknüpfung von wichtigen SPNV- und ÖPNV-Halten mit max. 10-15 Min. Wartezeit beim Umstieg.
- Keine Integration von alternativen Bedienungsformen möglich.

Entsprechend der oben genannten Definition verkehren alle zehn Linien täglich nach einem integralen Taktfahrplan. Dabei variiert die Taktdichte je nach Linie, Linienabschnitt, Tageszeit und -art zwischen 30 und 120 Minuten.

*Abbildung 57: PlusBus-Logo*



*Quelle: ZPS*

### 3.3.3.2 ExpressBus

ExpressBus-Linien verstärken das Fahrtangebot auf Landesbuslinien mit hoher Nachfrage in der Hauptverkehrszeit und haben einen beschleunigten Laufweg. Sie können auch einen eigenen Linienweg bedienen, der keine bereits bestehenden Linie ergänzt (s.u., Typ 2). Insbesondere für Berufspendelnde sind diese Fahrten am Morgen und Nachmittag interessant, um den Arbeitsweg schnellstmöglich mit dem ÖPNV zurückzulegen. Im VEP von 2021 sind folgende Bedienungsstandards festgelegt:

- Schnelle Verbindungen über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum Pkw,
- Regelmäßiges Angebot zur schnellen Verbindung zwischen zentralen Orten oder zur zeitweisen Bedienung auf nachfragestarken Verkehrsbeziehungen (vor allem im Berufsverkehr),
- Direkter, schneller Linienweg mit Bedienung von wichtigen Haltestellen sowie möglicher Inanspruchnahme von Schnellstraßen und Autobahnen.

Im Mittelpunkt bei diesen sogenannten X-Linien steht das Reisezeitverhältnis zum regulären Linienverkehr, aber insbesondere eine Reisezeit-Verbesserung im Vergleich zum MIV. Im Gegensatz zum PlusBus gibt es keine konkreten Anforderungen oder produktspezifischen Vorgaben, sondern die Ausgestaltung der einzelnen Linie soll sich an den jeweiligen Verbindungsanforderungen orientieren.

*Abbildung 58: ExpressBus-Logo*



*Quelle: ZPS*

Dieser NVP unterscheidet grundsätzlich zwischen zwei Typen von ExpressBus-Linien:

- **Typ 1:** Verstärkung und Beschleunigung einer bestehenden Landesbuslinie durch ExpressBus-Fahrten. Dies wurde auf den Linien 1, 5 und 6 durch die entsprechenden X-Linien 2022 umgesetzt. Die Linie X6 wird nach fast vier Jahren Betrieb aufgrund der geringeren Auslastung nicht weiterbetrieben, die Linien X1 und X5 sollen erhalten und ggf. ausgebaut werden.
- **Typ 2:** Anbindung eines schienenfernen, ländlichen Raumes / Grundzentrum über einen möglichst direkten Weg an das Oberzentrum Saarbrücken. Dies wurde bereits mit den Linien X13 (nur teilweise parallel zur R13, identisches Quellgebiet) und X66 umgesetzt.

Eine Fahrgastbefragung des ZPS von Dez. 2024 bis Jan. 2025 auf der Typ-1-Linie X1 (n = 83) und der Typ-2-Linie X66 (n = 51) hat grundsätzlich eine hohe Zufriedenheit mit beiden

Angebotstypen ergeben. Folgende Wünsche und Anregungen wurden jedoch von den Bestandsfahrgästen geäußert:

Typ 1 (X1):

- Ausweitung des Fahrten- und Platzangebotes
- Relativ hohe Nutzung im Schülerverkehr (44,6 %), daher bessere Anpassung an Schulzeiten
- Hohe Anzahl an Umsteigern in andere ÖPNV-Linien oder Verkehrsmittel (50,6 %, darunter Bahn 22,9 %, Auto 3,6 %), vor allem am Bahnhof Merzig, daher verbesserte Anschlüsse gewünscht

Typ 2 (X66):

- Mehr Fahrtmöglichkeiten, morgens spätere Hinfahrt, nachmittags frühere Rückfahrt
- Verbesserung der Haltestellen- und Umsteigesituation „Sotzweiler Autobahnmeisterei“ (siehe [Kapitel 3.4.8.1](#), bedeutende Außerortshaltestellen mit Handlungsbedarf)

### 3.3.3.3 RegioBus

Der Begriff RegioBus wurde 1998 für alle landesbedeutsamen Linien mit dem Kürzel „R“ eingeführt. 2022 wurden durch Angebotsverbesserungen zehn dieser Linien zum „PlusBus“, vier Linien sind im bestehenden Angebotsstandard verblieben. Dies geschah aus unterschiedlichen Gründen: Die Linie R11 hatte vor ihrer planmäßigen Verlängerung nach Tholey 2025 als rein lokale Linie zur Anbindung des POI Bostalsee keine typischen PlusBus-Merkmale. Das Gleiche gilt für die R13, die aufgrund ihrer Struktur und Historie vor allem für Berufs- und Ausbildungspendler geschaffen wurde. Zudem ist auf beiden Linien die Nachfrage vergleichsweise gering. Die R8 ist als Linie 280 federführend in rheinland-pfälzischer Aufgabenträgerschaft, wo bislang noch kein Interesse zur Einführung der Marke PlusBus bestand, wenngleich die Linie die Kriterien bereits im Status Quo erfüllt. Die Linie R12 schließlich eignet sich, was Streckenführung und Nachfrage angeht, zur Aufwertung als PlusBus. Sie wurde in der Vergangenheit aufgrund der mittelbar parallel verlaufenden SPNV-Verbindung St. Wendel – Neunkirchen nicht berücksichtigt. Eine erneute Prüfung ist angedacht und sollte vor dem Hintergrund der realen Mobilitätsbedürfnisse auf der Linie als verbindende Linie der beiden Mittelzentren mit Grundzentren fernab der Bahnlinie Saarbrücken – St. Wendel betrachtet werden.

### 3.3.3.4 Nachtbus

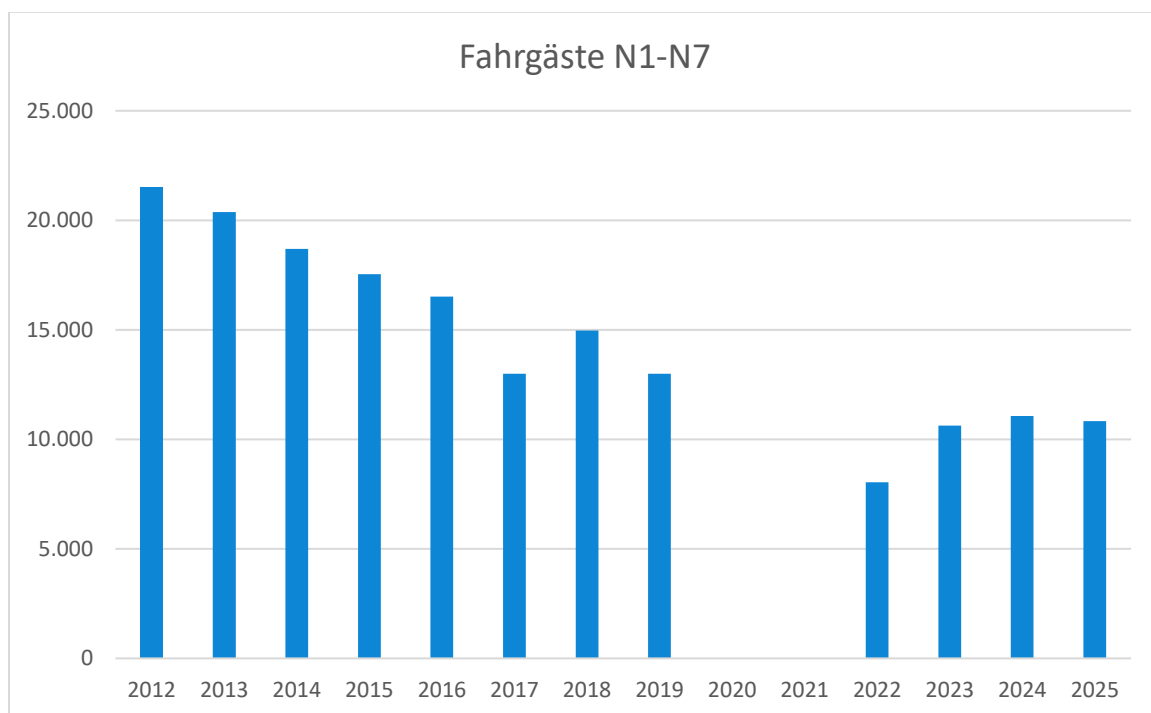
Der landesweite Nachtbus gemäß [Kapitel 2.3.2.4](#) ergänzt das landesweite SPNV- und Busverkehrsangebot in den frühen Morgenstunden am Wochenende zu Zeiten in denen der reguläre SPNV / ÖPNV ruht (zwischen 2 und 5 Uhr). Hauptaufgabe des Produkts Nachtbus ist es, Rückfahrmöglichkeiten aus dem Oberzentrum Saarbrücken und anderen Zentren des Nachtlebens (u. a. Saarlouis, St. Wendel) in weitere Landesteile anzubieten. Dabei verkehrt der Nachtbus auch entlang von Relationen, die sonst im SPNV bedient werden, bei denen jedoch in den Nachtstunden die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs aufgrund der geringeren Verkehrsnachfrage nicht darstellbar ist.

- Bedienzeiten: Einzelne Fahrten in den Nächten auf Samstage sowie auf Sonn- und Feiertage.
- Linienführungen: Möglichst feine Erschließung entlang der relevanten Verkehrsbeziehungen unter Berücksichtigung betriebsplanerischer Randbedingungen

Die sieben landesweiten Nachtbuslinien werden durch lokale Nachtbus- und Nachttaxi-Angebote in einigen Landkreisen ergänzt.

Die Nachfrage auf diesen Linien hat in den letzten Jahren abgenommen. Dies hat bereits eine im Auftrag des ZPS erstellte Masterarbeit von 2018 ergeben. Daran haben auch tarifliche Verbesserungen wie die Anerkennung von Zeitkarten anstelle des Nachtbustarifs sowie das D-Ticket nichts grundsätzlich verändert. Grund kann ein insgesamt verändertes Freizeitverhalten potentieller Nutzergruppen sein. Die zeitliche und räumliche Diversifizierung der kulturellen Angebote im Nachtleben hat zugenommen und lässt immer weniger eine für den ÖPNV typische Bündelung von Nachfrage zu. Zudem haben einzelne große zentrale Discotheken geschlossen. Die Corona-Pandemie hat das Nutzerverhalten zusätzlich beeinflusst. Das folgende Diagramm zeigt die Abnahme bereits vor der Pandemie und das nicht mehr erreichte Niveau nach der Pandemie.

**Abbildung 59:** Langfristige Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den landesweiten Nachtbuslinien



Quelle: ZPS (2019: Schätzung aufgrund fehlender Daten, 2020/2021: keine Erhebung wegen Pandemie, 2022: Betriebsaufnahme erst wieder ab 4.3.2022)

Von einer grundlegenden Reform dieser Linien wurde bisher dennoch abgesehen, da sie im Verhältnis zum Gesamtangebot des Landesbusnetzes einen marginalen Teil ausmachen, der nicht prioritär betrachtet wurde. Eine grundhafte Evaluation könnte Impulse für Änderungen mit dem Ziel einer nachfragegerechten Anpassung geben.

### 3.3.3.5 Internationale Buslinien

Die in [Kapitel 2.3.2.5](#) und [2.3.2.6](#) dargestellten Linien werden hier gemeinsam betrachtet. Gemäß Anforderungen des ÖPNV-Gesetzes ([Kapitel 3.1.3](#), [Tabelle 25](#)) wird dem grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich eine besondere Bedeutung im Rahmen der saarländischen Frankreich-Strategie zugewiesen, der der ÖPNV kaum nachkommt. Daher stellt die Entwicklung besserer transnationaler ÖPNV-Verbindungen Anforderungen an beide Staaten.

Die Verkehrsbeziehungen nach Luxemburg sind hingegen aufgrund des Engagements des Großherzogtums Luxemburg viel stärker ausgebaut. Hier besteht die Herausforderung u. a. darin, diese Verkehre im Hinblick auf mögliche Synergien mit innersaarländischen Verkehrsbedürfnissen zu öffnen und weiter zu entwickeln, ohne den Interessen des saarländisch-luxemburgischen Pendlerverkehrs entgegen zu wirken. Hierzu wurden bereits Vorschläge erarbeitet (siehe Kap. 4.5.1). Des Weiteren ist hier die aktuelle Entwicklung bei SPNV-Projekten im Korridor Saarland – Luxemburg zu beachten (vgl. [Kapitel 2.2.2.4](#)).

## 3.4 Qualitätskriterien im Landesbusnetz

Der ZPS definiert die folgenden Anforderungen und Standards zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen im Landesbusnetz. Sie gelten sowohl für die VU im Rahmen ihrer Liniengenehmigungen als auch vollumfänglich für deren mit der Leistungserbringung beauftragten Subunternehmer.

### 3.4.1 Fahrzeuge

*Tabelle 29: Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Fahrzeugdimensionierung*

| Definition der Fahrzeugarten                                |                                    |                |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------|
| Jeweils geeignet nach Fahrgastaufkommen und Streckenführung | Gelenkbus (GL)                     | Ca. 18 m Länge |
|                                                             | Fahrzeuge mit Überlänge            |                |
|                                                             | Standardbus                        | 13-15 m Länge  |
|                                                             | Gelenkbus                          | > 18 m Länge   |
|                                                             | Standardlinienbus (SL), „Solobus“) | Ca. 12 m Länge |
|                                                             | Midibus                            | Ca. 10 m Länge |
|                                                             | Minibus                            | < 7 m Länge    |

Quelle: ZPS

Ein wichtiges Qualitätskriterium ist das Fahrzeugalter. Bei Vergabe von Fahrleistungen können Neu- oder Gebrauchtfahrzeuge ausgeschrieben werden. Zudem werden je nach zu erbringender Leistung unterschiedliche Fahrzeugkategorien definiert.

**Definition Neufahrzeug:** Fahrzeug mit Erstzulassung nach Kauf vom Hersteller oder Händler oder nach Kauf von einem Vorbesitzer, wenn dieser das Fahrzeug noch nicht eingesetzt hat und es nicht älter als sechs Monate nach Erstkaufdatum ist.

Ein **A-Fahrzeug** weist in der Regel alle im Folgenden geschilderten Kriterien auf und kann als Neufahrzeug festgelegt werden. Es weist bei Ersteinsatz ein niedriges Höchstalter auf. Der Einsatz von A-Fahrzeugen erfolgt im regelmäßigen Linienverkehr (Grundtakt einer Linie über den Tag hinweg, je nach Verkehrstages typ) auf allen Linien des Landesbusnetzes.

Ein **B-Fahrzeug** weist nicht alle Kriterien auf, erfüllt aber Mindeststandards und kann ein höheres Fahrzeugalter erreichen. Der Einsatz von B-Fahrzeugen im Landesbusnetz erfolgt aus wirtschaftlichen Gründen auf einzelnen Verstärkerfahrten z. B. im Schülerverkehr sowie temporär als Ersatz bei Ausfall von A-Fahrzeugen.

**C-Fahrzeuge:** Für Fahrzeuge abweichender Größe im Grundschul-, Linientaxi- oder On-Demand-Verkehr gelten andere individuell festzulegende Kriterien. Das Landesbusnetz ist davon derzeit nicht betroffen.

**Tabelle 30: Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Fahrzeugalter**

| Anforderungen an das Fahrzeugalter                                                                                                                                                                |                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Durchschnittsalter                                                                                                                                                                                | A-Fahrzeuge = Neufahrzeug zu Vertragsbeginn oder < 5 Jahre<br>B-Fahrzeuge < 10 Jahre                                          |
| Maximales Alter                                                                                                                                                                                   | A-Fahrzeuge = Neufahrzeug zu Vertragsbeginn oder max. 10 Jahre während der Vertragslaufzeit<br>B-Fahrzeuge = maximal 18 Jahre |
| Für Neufahrzeuge mit alternativen Antrieben können abweichende Regelungen bezüglich des Alters gelten, die sich an einer möglichen längeren Vertragslaufzeit und Fahrzeuglebensdauer orientieren. |                                                                                                                               |

**Tabelle 31: Qualitätsanforderungen Fahrzeuge Landesbusnetz – Kriterienkatalog**

| Grundsätzliches                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge muss die lückenlose Abdeckung des Regelfahrplans sicherstellen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Es sind ausreichend zusätzliche Fahrzeuge als Reserve vorzuhalten, mindestens 10 % des erforderlichen Fahrzeugbestandes.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Alle Fahrzeuge müssen ständig in verkehrssicherem Zustand sein und allen gesetzlichen Bestimmungen und Rechtsvorschriften entsprechen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen bzgl. Sach- und Personenschäden versichert sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Alle technischen Merkmale des Fahrzeugs müssen stets funktionsfähig und einsatzbereit sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Fahrzeugausstattung                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Ausstattung mit der im Saarland geförderten <b>Bordrechnertechnologie</b> : Über die Bordrechner erfolgt der Vertrieb von Fahrkarten sowie die Kontrolle von elektronischen Tickets. Die Bordrechner verfügen, neben den Standardanforderungen an ein Verkaufsgerät, über die nachfolgenden Funktionalitäten: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ VDV-Kernapplikation Stufe 2 (Kontrolle von Tickets, Aktionslistenmanagement, Produkt- und Kontrollmodul (PKM), 2D-Barcodeleser zur Kontrolle von VDV-Barcodes mit Motics)</li> <li>▪ Integrierte, zertifizierte Leseinheit zum bargeldlosen Bezahlen / Elektronisches Fahrgeldmanagement</li> <li>▪ LTE-Modem mit mobiler Netzanbindung (4G/5G)</li> <li>▪ Switch zur Anbindung weiterer digitaler Komponenten, wie z. B. Fahrgastzählsysteme.</li> </ul> Bei Betreiberwechsel ist die Übergabe der geförderten Bordrechnertechnologie vertraglich zu regeln. |
| <b>2. Spur-Kontrollgerät</b> zur schnellen Kontrolle von elektronischen Tickets (2026 im Aufbau)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Es sind die technischen Voraussetzungen zur <b>Beeinflussung von Lichtsignalanlagen</b> zu schaffen, um von Beschleunigungsmaßnahmen lokaler Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen zu profitieren.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Lieferung von kontinuierlichen <b>Echtzeitdaten</b> nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug (Ist-Daten, interne und externe Anschlusssicherung, Prognosedaten). Positionsbestimmung in GPS-Qualität, Lieferung der Echtzeitdaten an die Landesdatendrehscheibe des Saarlandes (Saarfahrplan).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Ausstattung mit analogen oder digitalen <b>Funkgeräten</b> zum Kontakt intern und/oder mit einer Betriebsleitstelle. Ggf. dienstliche Mobilfunkgeräte. Vorhalten einer Notruf-Funktion.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Klimaanlage</b> im Fahrgastraum und gesonderte Fahrerplatzklimatisierung mit mind. 30 kW (SL), Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz) oder Klimaanlage mit Heizungsmöglichkeit. Die Anforderungen an den Betrieb der Klimaanlage müssen den Regelungen der VDV-Richtlinie 230 (oder vergleichbar) entsprechen. Die Klimaanlage muss regelmäßig gewartet werden und stets funktionstüchtig sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ausreichend dimensionierte und einfach zugängliche <b>Mehrzweckfläche</b> zum Abstellen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern gegenüber oder in Fahrtrichtung vor der zweiten Tür. Auf A-Fahrzeugen im regelmäßigen Linienverkehr wird der Umfang entsprechend dreier Sitzreihen gefordert. Die Voraussetzungen zur Mitnahme von E-Scootern müssen erfüllt sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Bereifung</b> gemäß Witterung und topographischen Verhältnissen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Einrichtung eines <b>Videoüberwachungssystems</b> .                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Videospeicher mit Schnittstelle zum IBIS-Datenbus Datentelegramme nach VDV-300-Standard zu empfangen</li> <li>▪ Mindestausstattung Solo-Bus &gt; 4, Gelenkbus &gt; 6 Videokameras</li> <li>▪ Einrichten eines Alarmtasters (Aufzeichnung von Videodaten gegen Überschreibung) und Kontrollmonitors.</li> <li>▪ Auswertungen über Windows-Betriebssysteme.</li> <li>▪ Von der Videoüberwachung ausgenommen ist der Bereich des Fahrerarbeitsplatzes.</li> <li>▪ Die Aufzeichnungen müssen auswertbar sein und dürfen frühestens nach 72 Stunden überspielt werden. Wurden sie innerhalb von 72 Stunden nicht zur Beweissicherung herangezogen, werden sie vollständig gelöscht.</li> <li>▪ Einhaltung der maßgeblichen Vorschriften des Bundes- und Landesdatenschutzgesetzes über Zulässigkeit einer Videoüberwachung, welche den Einsatz dieser Anlagen in öffentlich zugänglichen Räumen durch nicht öffentliche Stellen regeln.</li> </ul> |  |
| Neufahrzeuge haben über ein eingebautes <b>Fahrgastzählsystem</b> (AFZS) zu verfügen, was die aufbereitete Lieferung der Zähldaten in einem allgemein lesbaren Format beinhaltet.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |
| Ausrüstung von Neufahrzeugen mit einem für die Fahrgäste kostenlosen <b>WLAN-Zugang</b> (WLAN-Router mit leistungsfähiger Antenne für den Überlandverkehr). Der WLAN-Zugang ist nicht über Zwangswerbung zu schalten. Auf den vorhandenen WLAN-Zugang ist mit gängigen Symbolen (Aufkleber an Eingangstüren und Mehrzweckfläche) hinzuweisen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  |
| Partiell abschirmender und transparenter <b>Trennschutz</b> zur Fahrerkabine zum Infektions- und Aggressionsschutz gemäß den geltenden Sicherheitsbestimmungen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |  |
| Ausreichende <b>Innenraumbeleuchtung</b> , Beleuchtung im Türbereich bei geöffneter Tür                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |
| Mindestens eine doppelbreite <b>Tür</b> im Ausstiegsbereich (ca. 1250 mm Durchgangsbreite), eine Einstiegstür vorne (mind. 850 mm Durchgangsbreite), vorzugsweise <b>Schwenkschiebetüren</b> zum problemfreien Anfahren von Hochborden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |

| Anforderungen an die Barrierefreiheit                                                                                                                                                                               |                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Es sind ausschließlich Busse einzusetzen, welche die Rahmenvorgaben zur Barrierefreiheit gem. § 4 BGG erfüllen.                                                                                                     |                                                                                             |
| Einstiegshöhe                                                                                                                                                                                                       | <b>Stufenloser Einstieg</b> und stufenloser Mittelgang zwischen erster und zweiter Tür.     |
| Einstieghilfe                                                                                                                                                                                                       | <b>Kneeling-Funktion</b> , manuell auslegbare Rollstuhlrampe mit einfach bedienbarem Griff. |
| <b>Haltewunschtasten</b> sollen von jedem Platz aus erreichbar sein und mit Braille-Schrift versehen werden.                                                                                                        |                                                                                             |
| <b>Sondertaster</b> für mobilitätseingeschränkte Personen am Rollstuhlplatz.                                                                                                                                        |                                                                                             |
| <b>Kontrastreiche Innengestaltung</b> für Menschen mit Seheinschränkungen nach DIN 32975. Insbesondere kontrastreiche Haltestangen und Kennzeichnung von Stufen und Absätzen und kontrastreiche Haltewunschtaaster. |                                                                                             |
| Bei Neufahrzeugen Einbau von <b>haptischen Elementen</b> an Haltestangen an Ein- und Ausstiegstüren.                                                                                                                |                                                                                             |
| Ausweisung von stufenlosen und maximal mit einem niedrigen Podest erreichbaren <b>Sitzplätzen für Mobilitätseingeschränkte</b> .                                                                                    |                                                                                             |

| Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz             |                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorgabe zur Schadstoff-emissionsklasse                   | Neufahrzeuge müssen der neuesten EU-Abgasnorm entsprechen, Bestandsfahrzeuge, mindestens <b>Euro VI</b> . Abweichungen bei einzelnen Ersatzfahrzeugen möglich. |
| Emissionsfreie Antriebe / Einsatz regenerativer Energien | Umstieg auf <b>alternative Antriebsarten</b> (z. B. Elektromotor, Hybridtechnik, Oberleitung, Wasserstoff, siehe <a href="#">Kapitel 3.4.1.1</a> ).            |
|                                                          | <b>Motorraumkapselung</b> zur Geräuschkämpfung nach innen und außen.                                                                                           |

| Anforderungen an die Fahrgastinformation                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Gut lesbare <b>elektronische Innenanzeige</b> der nächsten Haltestelle in Form eines TFT-Bildschirm (Anzeige der nächsten Haltestellen und Umsteigemöglichkeiten sowie der End-station, Wagen hält-Anzeige, keine Fremdwerbung, Einblendungen des Aufgabenträgers oder Verkehrsverbundes sind zulässig). Bei SL mind. ein, bei GL mind. 2 Bildschirme. |  |
| <b>Elektronische Linienbeschilderung</b> außen: Front mit Liniennummer und Fahrtziel; Türseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten; Heck und Fahrerseite mit                                                                                                                                                           |  |

|                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Liniennummer. Die Linienbeschilderung ist über den Bordrechner zu steuern und bei Dunkelheit erkennbar. Bereits angefahrne Ziele dürfen auf der Außenbeschilderung nicht mehr angezeigt werden.      |
| Automatische, akustische <b>Haltestellenansage</b> im Fahrzeug mit einleitendem Signalton.                                                                                                           |
| Nach geltenden Sicherheitsbestimmungen befestigter <b>Klapprahmen</b> für Plakate in A2 Hochformat hinter dem Fahrer und <b>Prospekthalter</b> in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich. |
| Gut einsehbare <b>Wagen-hält-Anzeige</b> hinter dem Fahrer und optional im Heckbereich zur Einsicht gegen die Fahrtrichtung.                                                                         |
| Funktionsfähiges <b>Bordmikrofon</b> zur Information der Fahrgäste durch das Personal                                                                                                                |

| Anforderungen an den Fahrgastkomfort                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vollklimatisierung                                                                                                                                                                                                           | Pflicht bei A-/ Neufahrzeugen                                                                                                                          |
| Belüftungsmöglichkeiten                                                                                                                                                                                                      | Mind. 4 pro Fahrzeug (Dachluken und / oder Klappfenster)                                                                                               |
| USB-Steckdosen                                                                                                                                                                                                               | Optional bei A-/ Neufahrzeugen                                                                                                                         |
| Sitzbeschaffenheit                                                                                                                                                                                                           | Auf Sitzfläche und an Rückenlehne der Sitze <b>Polsterung</b> (min. 3 cm Stärke) mit Stoffbezug (Überland-/ Komfortbestuhlung) für den Regionalverkehr |
| Mind. 36 <b>Sitzplätze</b> in einem SL, 48 in einem GL (ohne Notsitze) im Überland-/Regionalverkehr, im reinen Stadtverkehr ggf. abweichend. Sitzabstand mind. 680 mm. Maximal 4 bzw. 8 (GL) Plätze gegen die Fahrtrichtung. |                                                                                                                                                        |

| Fahrzeuggestaltung                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Außengestaltung der Fahrzeugfront in einem vom Verkehrsverbund einheitlich vorgegebenen <b>saarVV-Design</b> mit saarVV-Logo und mit dem Logo des jeweiligen Verkehrsunternehmens, weitere vom Aufgabenträger vorgegebene Vorlagen sind möglich. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Einheitliche <b>Fahrzeugaußenfarbe</b> , vorzugsweise weiß.                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Werbung                                                                                                                                                                                                                                          | <b>Außenwerbung</b> am Fahrzeug ist mit Ausnahme der Seitenfensterflächen und der Fahrzeugfront zulässig. Die Mindestfläche für das Anbringen eines Unternehmens- und saarVV-Logos ist freizuhalten. Ausnahme: max. 5 % der Seitenfenster dürfen punkt- oder strichförmige Fortsetzungen der übrigen Fahrzeugwerbung tragen.<br>Der Aufgabenträger kann eine Abstimmung der Werbeeinhalte verlangen. |

| Wartung und Pflege                                                                                                                                                                                 |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Außen- und Innenreinigung</b> , je nach Witterung, mindestens einmal in der Woche                                                                                                               |  |
| Täglicher Einsatzbeginn in sauberem und <b>gepflegtem Gesamtzustand</b> , ohne grobe Verschmutzungen, Sitze sauber und trocken.                                                                    |  |
| Vorhalten eines <b>Abfallgefäßes</b> , welches täglich geleert wird                                                                                                                                |  |
| Fahrzeuge mit <b>Schäden</b> , von denen eine Gefährdung ausgeht (innen und außen), sind bis zur Behebung des Schadens aus dem Betrieb zu nehmen. Vandalismusschäden, sind umgehend zu beseitigen. |  |

Quelle Tabelle 30 & 31: ZPS, laufende Verkehrsverträge und Leistungsbeschreibungen, externe Empfehlungen

#### 3.4.1.1 Clean Vehicles Directive

Die in [Kapitel 1.2.2.6](#) dargestellten Rahmenbedingungen CVD und SaubFahrzeugBeschG stellen auch an das Landesbusnetz das Erfordernis des schrittweisen Umstellens der Fuhrparke auf alternative Antriebe. Im Saarland sind Stand 2026 knapp 70 Fahrzeuge emissionsfrei zugelassen, schwerpunktmäßig in den kommunalen Netzen von Saarlouis, Völklingen und Saarbrücken.

Aufgrund der bisher identifizierten Rahmenbedingungen hat sich die rein batterieelektrische Antriebstechnologie (Laden über Nacht im Betriebshof) gegenüber der Oberleitung (Obus)

oder dem Wasserstoff (Brennstoffzelle) für den im Landesbusnetz überwiegend vorhandenen Verkehr auf längeren Strecken mit Überland-Charakter am ehesten bewährt.

Eine Flottenumstellung ist mit erheblichen Investitionen, Änderungen im Betriebsablauf sowie der Neuordnung der Betriebsstandorte verbunden. Vor diesem Hintergrund hat der ZPS ein erstes Infrastrukturkonzept von einem externen Gutachter erarbeiten lassen (TTK / BET / Boesche: „Infrastrukturkonzept E-Busse im saarländischen ÖPNV“ März 2024), welches die batterieelektrische Antriebsart als Vorzugsvariante zur Grundlage hat. Dieses leitet aus den bestehenden Rahmenbedingungen verschiedene Linienbündelungskonzepte ab, die im Rahmen von zukünftigen Vergaben für eine Umstellung auf alternative Antriebe geeignet sind.

Insbesondere im Nordsaarland, wo fernab der größeren Zentren eine höhere Dichte an langläufigen Landesbuslinien besteht, wäre die Einführung eines Landesbuslinienbündels eine mögliche Variante mit einem oder mehreren Standorten im Bereich zwischen Merzig, Wadern, Lebach und St. Wendel. Alternativ besteht die Möglichkeit der Kooperation mit lokalen Anbietern bzw. Linienbündeln, die bereits teilweise über eine Ladeinfrastruktur verfügen (z. B. Landkreis Saarlouis). Für die verbleibenden Linien mit Schwerpunkt Saarpfalz-Kreis und Großraum Saarbrücken könnten ebenfalls Synergien mit lokalen Netzen gehoben werden.

Die Herausforderung der kommenden Jahre besteht nun darin, eine Struktur zu finden, die eine Antriebswende für Verkehre im Landesbusnetz erlaubt und bis Anfang der 30er Jahre (Neuvergabe großer Linienbündel, vgl. [Kapitel 2.3.2.6](#)) umsetzbar ist.

**Tabelle 32:** Vorschläge Gutachten "Infrastrukturkonzept E-Busse im saarländischen ÖPNV"

| Linienbündelungskonzepte 1 & 2                                     |                                           |                                                         |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Bündel neu                                                         | Enthaltene Landesbuslinien<br>Vorschlag 1 | Enthaltene Landesbuslinien<br>Vorschlag 2               |
| St. Wendel 1                                                       | R4, R12, X66, N6                          | R12, X66, N6                                            |
| St. Wendel 2                                                       | R2, N3, N7<br>(+ zukünftig X22)           | N3, N7                                                  |
| St. Wendel 3                                                       | R11, R20                                  | R11, R20                                                |
| Saarpfalz-Kreis Nord                                               | R7, N2                                    | R7, N2                                                  |
| Saarpfalz-Kreis Süd                                                | R10, R14, N1                              | R10, R14, N1                                            |
| Saarpfalz-Kreis Stadt St. Ingbert<br>(bisher Saarpfalz-Kreis West) | R6, X6<br>(+ zukünftig R9)                | R6, X6<br>(+ zukünftig R9)                              |
| ZPS+                                                               | R1, X1, N4, N5                            | R1, R2, R3, R4, R5, X1, X5,<br>N4, N5 (+ zukünftig X22) |
| ZPRS Süd                                                           | R13                                       | R13                                                     |
| Nicht enthalten<br>(bisher Saarlouis 2)                            | R3, R5, X5                                |                                                         |

Quelle: TTK/BET/Boesche: „Infrastrukturkonzept E-Busse im saarländischen ÖPNV“ (Stand März 2024)

Eine weitere Herausforderung wird sein, die durch die Antriebswende bislang zu beobachtende Kostensteigerung im ÖPNV (v. a. investiver Natur) so abzufangen, dass möglichst keine Einschnitte bei Angebot und Qualität damit einhergehen. Das Prinzip der wirtschaftlichen und sparsamen Haushaltsführung beim Umgang mit öffentlichen Geldern für die Daseinsvorsorge hat hohe Priorität.

### 3.4.2 Personal

Dem Fahr- und Servicepersonal sowie dem Dispositions- und Fahrmeisterpersonal mit Kundenkontakt kommt eine wesentliche Bedeutung für die Qualität und Sicherheit des ÖPNV zu. Insbesondere das Fahrpersonal übernimmt neben der sicheren Durchführung des Fahrbetriebs wichtige Aufgaben in den Bereichen Fahrgastinformation, Fahrscheinvertrieb und -kontrolle, Service und Fahrgastbetreuung.

Das eingesetzte Fahrpersonal muss sämtliche gesetzlichen Anforderungen für den gewerblichen Personenverkehr erfüllen. Hierzu gehören insbesondere die erforderliche Fahrerlaubnis sowie – soweit einschlägig – die vorgeschriebene Berufskraftfahrerqualifikation und regelmäßige Weiterbildung nach dem BKrFQG.

Darüber hinaus haben die Verkehrsunternehmen durch geeignete Schulungen und betriebliche Instruktionen sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal über die für seine Tätigkeit erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt und diese während der Vertragslaufzeit aktuell gehalten werden.

Folgende Anforderungen sind in allen Bereichen des Landebusnetz beim eingesetzten Service- und Fahrpersonal zu gewährleisten:

**Tabelle 33: Qualitätsanforderungen Personal Landebusnetz**

| Anforderungen Personal                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Erfüllen aller <b>gesetzlichen Anforderungen</b> und Kenntnis über alle relevanten gesetzlichen und fachlichen Vorschriften (u. a. StVO, BOKraft, DFBus, FPersV)                                                                               |
| <b>Gepflegtes Gesamterscheinungsbild</b> sowie eine einheitliche <b>Dienstkleidung</b> des vertraglich verpflichteten Verkehrsunternehmens oder des Verbundes.                                                                                 |
| Kenntnis der deutschen <b>Sprache</b> , mindestens nach dem Niveau B1.                                                                                                                                                                         |
| Höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes <b>Auftreten</b> gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern, ggf. Fähigkeit zur Durchsetzung des Hausrechts. Hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden, z. B. Weitergabe von Informationen |
| <b>Fahrscheinverkauf</b> und Sicherstellung von Haltestellenansagen und /-anzeigen, insbesondere Kommunikation mit der Disposition bzw. den Fahrmeistern.                                                                                      |
| Kontrollierter Vordereinstieg auf allen Linien des Landebusnetzes: <b>Sichtkontrolle</b> der Fahrscheine durch Vorzeigen lassen oder Sichtung der Kontrollmonitore (Bordrechner)                                                               |
| Gewährleistung einer wirtschaftlichen, ruckfreien und rücksichtsvollen <b>Fahrweise</b> .                                                                                                                                                      |
| Teilnahme an <b>Schulungen</b> wie Modulschulungen und Instruktionsstunden zu relevanten Themen wie Netz-, Orts-, Tarif- und Fahrplankenntnissen und Führerscheinerlängerung.                                                                  |
| Sehr gute <b>Kenntnisse</b> der angewendeten Tarife und des Fahrplanes, der Linienverläufe und Umsteigebeziehungen (Bus und Schiene).                                                                                                          |
| Mitführen aller für das Führen des Fahrzeugs und den Vertrieb von Fahrkarten notwendigen <b>Ausrüstungsgegenstände</b> , insbesondere Wechselgeld, Notfahrscheine, Fahrscheinpapier und des Umlaufplanes für die jeweilige Schicht.            |
| Vor und bei Dienstbeginn/-Ende sowie bei Fahrerwechsel: Einhalten einer <b>Vor- bzw. Nachbereitungszeit</b> von jeweils 10 Minuten, die in der Dienstplanung als Arbeitszeit gewertet werden muss.                                             |
| <b>Rauchen</b> im Fahrzeug ist jederzeit untersagt, dies betrifft auch E-Zigaretten.                                                                                                                                                           |
| <b>Einhaltung des Fahrplanes</b> , keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, Anschlusssicherung über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem, Funk und über den Umlaufplan mit den entsprechenden Informationen.                      |
| Das Personal muss in der Lage sein, <b>Hilfs- und Rettungsmaßnahmen</b> einzuleiten bzw. selbst durchzuführen. Regelmäßige Schulungen stellen die dafür notwendigen Erste-Hilfe Kenntnisse sicher.                                             |
| Keine <b>Mobiltelefonie</b> oder sonstige Nutzung mobiler Endgeräte während der Fahrt.                                                                                                                                                         |

Quelle: ZPS, laufende Verkehrsverträge und Leistungsbeschreibungen, externe Empfehlungen

### 3.4.3 Sozialstandards

Grundsätzlich findet das Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz des Saarlandes gemäß [Kapitel 1.2.3.3](#) Anwendung.

Die Vergütung der Mitarbeiter hat nach einem repräsentativen Tarifvertrag (siehe [Kapitel 1.2.3.3](#)), aktuell nach dem TV-N Saar, in der jeweils geltenden Fassung, i. V. m. dem Abschnitt III, Teil D (NVD) und Abschnitt IV, Teil A, B, C, E und H, zu erfolgen. Dies gilt auch für Unterauftragsnehmer.

*Tabelle 34: Qualitätsanforderungen Sozialstandards Landesbusnetz*

| Anforderungen Sozialstandards                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Für den Betrieb dürfen nur <b>sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse</b> Anwendung finden. Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards, die sich aus den Vorgaben des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags und der Betriebsvereinbarungen ergeben, sind während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags als <b>Mindestarbeitsbedingungen</b> einzuhalten.                                                                                                                                         |
| An geeigneten Standorten z. B. Betriebshöfen oder wichtigen Einsatz- und Pausenstellen, müssen den Mitarbeitern <b>Sozialräume</b> zur Verfügung gestellt werden, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und ruhige beheizbare, rauchfreie Pausenräume mit Sitzmöglichkeiten, hygienischen Toiletten für Damen und Herren getrennt, Versorgung mit kostenlosem Trinkwasser und Warm-/ und Kaltgetränken zu sozialen Preisen und die Möglichkeit zur betrieblichen Information über das sogenannte „Schwarze Brett“ und über digitale Fahrerinformationen bieten. |
| Sicherstellung von kostenfreien, beleuchteten und befestigten Personal- <b>Parkmöglichkeiten</b> am Einsatzort für den Verkehr auf Landesbuslinien.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>kostenfreie Schulungen</b> über die Weiterbildung gemäß § 5 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes (BKrFQG) i. V. m. §4 der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung (BKrFQV) durch zertifiziertes Personal.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Regelmäßige <b>Inhouse-Schulungen</b> zu Orts- und Linienkunde, Tarife, Druckerbedienung, aktuelle Ereignisse und Entwicklungen sowie Sicherheit und Kundenorientierung.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

*Quelle: ZPS, laufende Verkehrsverträge und Leistungsbeschreibungen, in Abstimmung mit der Prüfbehörde Tariftreue des Saarlandes*

Verkehrsverträge haben mögliche Personalübernahmen bei Betreiberwechsel zu berücksichtigen und im Sinne der Beschäftigten des Bestandsbetreibers Regelungen zu treffen.

### 3.4.4 Betrieb

Die VU, welche für die Erbringung der Leistungen im Landesbusnetz verantwortlich sind, sorgen für einen reibungslosen Betriebsablauf und besetzen die Disposition mit fachlich versiertem Personal, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Die Leitstellen sind während der Laufzeit des Betriebes vor Ort dauerhaft sowie rechtzeitig vor dem täglichen Betriebsbeginn zu besetzen, um auf außerplanmäßige Vorkommnisse (Fahrzeugausfälle, Umleitungen, Notrufe etc.) adäquat zu reagieren. Im Rahmen des Störungsmanagements müssen ausreichend Ersatzfahrzeuge und Reservefahrer einsatzbereit vorgehalten werden, um bei Ausfällen unverzüglich reagieren und die Einsatzbereitschaft schnellstmöglich wiederherstellen zu können. Die Unternehmen sind verpflichtet, einen **Betriebsleiter** nach BOKraft oder einen sonstigen verantwortlichen Ansprechpartner mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen, der in besonderen Situationen auch kurzfristig und flexibel nach Anforderungen durch die Aufgabenträger und zeitlich wie räumlich uneingeschränkt für die zu betreibenden Linien zur Verfügung steht. Er muss über

gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen. Die enge Kooperation mit den Aufgabenträgern ist jederzeit zu gewährleisten. Der verantwortliche Ansprechpartner ist den Aufgabenträgern namentlich zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich, möglichst im Voraus, mitzuteilen. Bei Abwesenheit der genannten Person von über einer Woche ist vom VU eine Vertretung zu benennen, welche die oben definierten Anforderungen erfüllt.

Die verantwortlichen VU betreiben die ortsfeste sowie die zukünftig geplante **Infrastruktur für den Busbetrieb**. Zur ortsfesten Infrastruktur gehören Betriebshof, Abstellanlagen sowie Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme.

Die **Fahrpläne** sind verbindlich und pünktlich einzuhalten. Dabei gilt der Verkehrsbetrieb als pünktlich, wenn mindestens 90 % aller Beförderungsleistungen nachweislich pünktlich erbracht werden. Dabei ist eine Fahrt pünktlich, wenn die Abfahrt innerhalb von 120 Sekunden ab der fahrplanmäßigen Abfahrtsminute erfolgt. Verfrühte Abfahrten sind unzulässig. Fahrten, bis zur planmäßigen Folgefahrt verspätet sind, maximal jedoch 60 Minuten, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen mindestens 90 Sekunden früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienenden Haltestellen ausgelassen werden.

Es besteht **Anschlusssicherung** an den Übergangspunkten zum Schienenverkehr und zu anderen Buslinien gemäß des jeweiligen Verkehrsvertrages inklusive **Wartezeitverzeichnis**. An Verknüpfungspunkten zur Schiene sind ausreichend Umsteigezeiten (im Idealfall 5-10 Minuten) einzukalkulieren. Es besteht eine Pflicht zur Nutzung von automatischer Anschlusssicherung. Ausreichende Pufferzeiten zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und der Anschlüsse / Umsteigebeziehungen im Fahrweg und in den Umläufen sind zu berücksichtigen. Zur Nachweisführung und zu Planungszwecken hat das VU eine statistische repräsentative Pünktlichkeitsstatistik über das zu verwendende Betriebsleitsystem zu führen.

Das VU hat unverzüglich zumindest mündlich / telefonisch die Aufgabenträger über alle auftretenden gravierenden **Störungen** bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten. Das VU ist verpflichtet, die Auswertung und Berichterstattung des Beschwerdemanagements mindestens einmal jährlich an die Aufgabenträger zu übermitteln. Dies hat über die saarlandweite **Kundendialogplattform** im saarVV zu erfolgen. Zusätzlich wird die Pünktlichkeitsstatistik über alle Linien den Aufgabenträgern einmal jährlich zur Verfügung gestellt. Diese Auswertung erfolgt über das Betriebsleitsystem.

### 3.4.5 Kundendialog

Kundenanliegen sind bisher und werden auch in Zukunft über verschiedene Kanäle an die zuständigen Stellen im ÖPNV herangetragen (persönlich, telefonisch, per E-Mail, per Webformular und per Anschreiben). Um eine bessere Strukturierung, Kanalisierung und Auswertung zu ermöglichen, hat der saarVV für die Bearbeitung von Kundenanliegen eine landesweite einheitliche Kundendialogplattform eingeführt. Diese vom MUKMAV geförderte Plattform steht seit Juni 2026 für alle Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger als mandantenfähiges System zur Verfügung.

Die Kundendialogplattform dient der strukturierten Erfassung, Zuordnung, Bearbeitung und Auswertung von Kundenanliegen. Sie umfasst neben Beschwerden insbesondere auch

Anfragen, Anregungen und sonstige Rückmeldungen von Fahrgästen. Primäre Anlaufstelle für die Kunden soll die Webseite des saarVV sein, die automatisiert den richtigen Ansprechpartner identifiziert.

Jedes im Landesbusnetz vertraglich gebundene Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, als Mandant an der Kundendialogplattform teilzunehmen und das System an jedem Werktag zu nutzen. Kundenanliegen, die unmittelbar beim Verkehrsunternehmen eingehen und für die Plattform relevant sind, sind ebenfalls dort als Anliegen zu erfassen. Dadurch soll eine möglichst vollständige und einheitliche Datengrundlage für das Kundendialogmanagement geschaffen werden.

Die Verkehrsunternehmen sind für die serviceorientierte und sachgerechte Bearbeitung der in ihren Verantwortungsbereich fallenden Kundenanliegen verantwortlich. Beschwerden sind grundsätzlich innerhalb der dort festgelegten Fristen zu bearbeiten. Anliegen, die in den Verantwortungsbereich eines anderen Verkehrsunternehmens, eines Aufgabenträgers oder einer anderen zuständigen Stelle fallen, können über die Plattform entsprechend weitergeleitet werden.

Auf Grundlage der in der Kundendialogplattform erfassten Daten kann ein Berichtswesen erstellt und vom Aufgabenträger anonymisiert gefordert werden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse können zur Identifikation von Handlungsbedarfen und zur kontinuierlichen Verbesserung der Qualität im ÖPNV genutzt werden.

### **3.4.6 Vertragssteuerung und Evaluation**

Der ZPS überprüft die Leistungen der VU regelmäßig und unangekündigt. Diese Qualitätskontrollen finden durch Prüfungen vor Ort (in Fahrzeugen, durch Begleitfahrten, Anschlusskontrollen und Sichtungen), durch vereinbarte Fahrzeugabnahmen, Auswertung von Berichten sowie durch Erhebung und Auswertung von Echtzeitdaten statt.

Bei Schlechtleistungen bzw. Vertragsverstößen wird seitens des ZPS als Regulierungssystem eine Malus-Regelung in Form von Vertragsstrafen (Pönalen) vorgegeben. Die Vertragsstrafen werden nach Stellungnahme durch das Verkehrsunternehmen ggf. von der Vergütung der Leistung abgezogen. Näheres wird im Rahmen der entsprechenden Dienstleistungsaufträge geregelt.

Regelmäßige Fahrgastzählungen werden zur Erfolgskontrolle und zu Planungszwecken durchgeführt. Diese werden vom VU durchgeführt und an den ZPS übermittelt. Es finden jährlich mindestens 3 Vollerhebungen von Montag bis Sonntag statt. Eine Umstellung auf automatisierte Zählsysteme ist für alle Linien des Landesbusnetzes zeitnah anzustreben. Dort, wo solche vorhanden und funktionsfähig sind, sind diese für die Auswertung heranzuziehen.

### **3.4.7 Haltestellen**

Die ortsfeste Infrastruktur bildet eine wichtige Grundlage für einen funktionierenden und kundenorientierten ÖPNV. Straßen, Wege und Haltestellen mit dem dazugehörigen Mobiliar sowie barrierefreie Zuwege sind zentrale Elemente. In der folgenden Tabelle werden die Mindestanforderungen an die Ausstattungen der Haltestellen definiert.

**Tabelle 35: Qualitätsanforderungen Haltestellen Landesbusnetz**

| Anforderungen an die Haltestellen                                          |                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Ausstattung Haltestellenmast (in Verantwortung des VU bzw. AT)</b>      | Haltestellenschild                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zeichen 224 StVO reflektierend</li> <li>Haltestellenname, Mastbezeichnungen</li> <li>Linienbezeichnung(en), optional Richtungsangabe</li> <li>Optional Name VU</li> <li>Name Verkehrsverbund / saarVV-Logo</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|                                                                            | Aushangfahrplan                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Abfahrtszeiten mit Liniennummer, Fahrtrichtung, Verkehrseinschränkungen</li> <li>Unterteilt nach Mo.-Fr., Sa. und So./Feiertag</li> <li>Hinweis auf die nächste Verkaufsstelle</li> <li>Tarifstandort / Wabenummer</li> <li>QR-Code als Link zum Onlinefahrplan Saarfahrplan.de mit Echtzeitdaten</li> <li>Name (ggf. Logo) des Verkehrsunternehmens und Logo des Verkehrsverbundes</li> <li>Kennzeichnung von PlusBus- und ExpressBus-Linien (Logo)</li> <li>Vorrangige Prüfung zum Einsatz elektronischer Fahrplanaushänge insbesondere an zentralen Haltestellen und Mobilitätsstationen</li> </ul> |
|                                                                            | Orientierungspläne                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>An Haltestellen mit großen Vitrinen sind Liniennetzpläne anzubringen</li> <li>Umgebungspläne nach landesweit einheitlichem Design an wichtigen Umsteigehaltestellen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Optionale Ausstattungsmerkmale (zuständig: Kommune / Baulastträger)</b> | Komfortmerkmale                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Abfallbehältnis (bei Erneuerung von Haltestellen Befestigung nicht am gleichen Mast wie der Fahrplan)</li> <li>Wartehäuschen / Wetterschutz</li> <li>Sitzgelegenheit, Anlehnevorrichtung</li> <li>Beleuchtung</li> <li>Fahrradabstellbügel</li> <li>Barrierefreie Gestaltung</li> <li>Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationen</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <b>Wartung und Pflege</b>                                                  | Fahrplan-Aushänge und weitergehende Fahrgastinformationen | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vom VU zu erstellen und aktuell, zeitnah auszuhängen</li> <li>Lesbarkeit und Aktualität sind zu gewährleisten</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                                                            | Haltestellen                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei Änderungen und Fahrplanwechsel an allen Haltestellen rechtzeitig zu erneuern</li> <li>Regelmäßige Zustandskontrolle (Sauberkeit, Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans) und Einleiten notwendiger Maßnahmen</li> <li>Pflege der Masten obliegt dem Eigentümer (VU oder AT)</li> <li>Pflege der optionalen Haltestelleninfrastruktur obliegt der Kommune bzw. dem Baulastträger inkl. regelmäßiger Leerung Abfallbehälter</li> </ul>                                                                                                                                                              |
| <b>Orientierung</b>                                                        | Haltestellenbenennung                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Der Haltestellenname muss so gewählt sein, dass eine Zuordnung zu räumlichen Gegebenheiten eindeutig und langfristig ist</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | (querende Straßen, ortsfeste Einrichtungen wie Schulen, Kirchen etc.). Benennung nach Wirtschaftsbetrieben wie Gaststätten sind zu vermeiden und ggf. abzuändern.<br>■ Die Benennung muss auf allen Informationskanälen einheitlich sein (H-Schild, Aushangfahrplan, Informationsmedien, Landes-Datendrehscheibe) |
|--|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

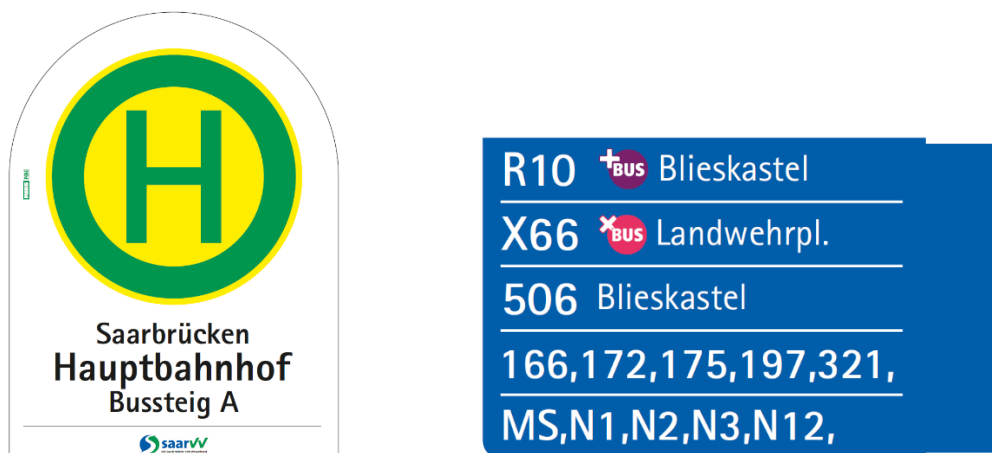
Quelle: ZPS

Werden die Haltestellen des konventionellen ÖPNV auch mit einer flexiblen Bedienform angefahren, so ist dies mit einem einheitlichen, wiedererkennbaren Schild (z. B. „flitsaar“) am Haltestellenmast zu kennzeichnen. Weitere virtuelle Haltestellen können im Einzugsbereich mit Schildern (mit Manschette an Laternenmasten) kenntlich gemacht werden. Bedienen mehrere VU einen Haltestellenmast, ist unabhängig von den Besitzverhältnissen eine Abstimmung bezüglich Aushänge und Beschriftung vorzunehmen.

Im Sinne eines anzustrebenden, einheitlichen Erscheinungsbildes des saarländischen ÖPNV und einer wirtschaftlichen Vorgehensweise bei der Ausstattung von Haltestellen, wird als Standardmodell für Haltestellen im Landesbusnetz ein gängiges Modell in an den saarVV angelehnter blauer Farbe festgelegt. Dieses besteht aus

- einem Mast in blauer Farbe
- einem Ausleger mit H-Schild sowie Ortsnamen, Namen der Haltestelle und Bezeichnung des Mastes (Buchstaben gemäß offiziellem im Landesdatenpool erfassen Maststandortes – A, B usw.)
- einem Ausleger mit Linienbeschriftungen in unterschiedlicher Größe je nach Anzahl der die Haltestelle anfahrenen Linien
- mindestens zwei blauen Aushangkästen im Format A3 quer für Fahrpläne und eventuell weitere Informationen (Umgebungsplan, Hinweis auf On-Demand-Angebote, Werbehinweise, Tariffhinweise).
- Landesweitere Produktkategorien (PlusBus, ExpressBus, Flitsaar...) sind mit einem entsprechenden Logo kenntlich zu machen.

**Abbildung 60:** Beispiel für Mastausleger saarVV-Haltestelle: H-Schild und Linien-Beschriftung



Quelle: ZPS; Bsp. Fünfzeiler, andere Dimensionierung möglich

**Abbildung 61: Bereits aufgestellter Mast**



*Quelle: ZPS; in der Landeshauptstadt Saarbrücken (Gutenbergstraße) und im Landkreis St. Wendel (Niederkirchen Ortsmitte, mit kommunaler Zusatzausstattung)*

Ziel soll es sein, diesen Haltestellentypus als zukünftig verbindliche Haltestelle landesweit einzuführen. Es wird empfohlen, dass mögliche Förderungen von Haltestellen z. B. im Rahmen von Mobilitätsstationen sich daran orientieren.

### 3.4.8 Barrierefreie Infrastruktur im ÖPNV

Der ÖPNV im Saarland ist dahingehend auszugestalten, als dass er mit dem gesetzlichen Ziel einer weitgehenden Barrierefreiheit im Einklang ist (vgl. [Kapitel 1.2.2.2](#)). Die barrierefreie Gestaltung dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Bei der Umsetzung von Bauvorhaben ist die barrierefreie Ausgestaltung vorrangig zu berücksichtigen und die entsprechenden Bestimmungen und Richtlinien einzuhalten.

Die Herstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV umfasst alle Systembereiche des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft im Saarland:

- die bauliche und technische Gestaltung von Bushaltestellen inkl. der Wegeanbindung zum Erreichen oder Verlassen der Haltestelle,
- die Anforderungen an die im ÖSPV eingesetzten Fahrzeuge (siehe [Kapitel 3.4.1](#)) und
- das Vorhalten von Fahrgastinformationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen bzw. das Angebot sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV.

Folgende grundsätzliche Anforderung für die Installation einer barrierefreien Haltestelle müssen erfüllt sein:

**Tabelle 36: Qualitätsanforderungen Barrierefreiheit Landesbusnetz**

| Anforderungen an die Barrierefreiheit                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestelle</b>          | Die Haltestelle muss mindestens über eine barrierefreie und verkehrssichere <b>Zuwegung</b> verfügen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>Oberfläche</b>                                                 | <b>Oberflächen</b> von Warteflächen und Zuwegungen müssen befestigt sowie rutschhemmend, eben und erschütterungsarm berollbar sein.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <b>Flächen- und Raumbedarf</b>                                    | Ausreichend <b>breite Haltestellenfläche</b> , um auch Rollstuhlfahrern, ggf. i. V. m. einer Klapprampe des Busses, eine ausreichende Beweglichkeit zu ermöglichen (Regelbreite 2,50 m, lichte Minstdurchgangsbreite 0,9 m)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Längs- und Querneigung</b>                                     | Die <b>Längsneigung</b> im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. <i>(Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.)</i><br>Die <b>Querneigung</b> von Wegen sollte nicht mehr als 2 % betragen, wenn eine Längsneigung vorhanden ist.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Bodenindikatoren an Bushaltestellen</b>                        | Taktile und kontrastreiche <b>Bodenindikatoren</b> und Leitelemente; Einheitliche und korrekte Umsetzung der Systematik                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Haltestellenmast und Aushangfahrpläne</b>                      | Gut lesbares und verständliches <b>Fahrplanlayout</b> der Aushänge bei mittlerer Höhe der Fahrplanaushänge von 1,30 m (min. 1,00 m, max. 1,60 m).<br>Gleichzeitige Befestigung von Fahrplanaushängen und <b>Abfallbehälter</b> an einem Mast ist zu vermeiden (insbesondere bei Neueinrichtung von Haltestellen), ist dies nicht möglich, ist der Abfallbehälter so anzuordnen, dass die Zugänglichkeit und Lesbarkeit des Fahrplans nicht beeinträchtigt wird.                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Weitere Ausstattungselementen</b>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Sitzgelegenheiten</b> mit Armlehne für das erleichterte Aufstehen.</li> <li>▪ <b>Witterungsschutz</b> (soweit baulich am Ort der Haltestelle möglich), transparent, mit integrierter Sitzgelegenheit, Beleuchtung und Fahrplanvitrine, angeordnet mit der offenen Seite zur Straße.</li> <li>▪ Gute, blendfreie <b>Beleuchtung</b> der Haltestelle, insb. Ausleuchtung der Fahrplanaushänge, Empfehlung 25-50 lux.</li> <li>▪ <b>Dynamischer Fahrgastinformationszeiger</b> mit der Anzeige von Abfahrtszeiten, Störungen und weitere Informationen; Auffindbarkeit und Nutzbarkeit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.</li> </ul>                                          |
| <b>Höhe der Haltekante – Gestaltung Busbord und Anfahrbarkeit</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Zielhöhe der Haltekante</b> an Bushaltestellen im Idealfall (störungsfreie Anfahrt garantiert) 22 cm; in begründeten Fällen 18 cm (Kurvenlage, erschwertes Anfahren, bauliche Restriktionen etc.).</li> <li>▪ Bei einer Höhe von 22 cm vorrangige Verwendung von <b>Sonderborden</b> mit doppelter Hohlkehle zum sicheren Anfahren</li> <li>▪ Individuelle Varianten sind in Abhängigkeit der Örtlichkeit zu prüfen (Höhenvarianzen, Längenvarianzen, Anfahrtshilfen...).</li> <li>▪ Bei Neubauten sollen <b>Kaphaltestellen</b>, Buchten mit Nasen und im Falle verkürzter Bereiche Haltestellentaschen („Sägezahnbuchten“) vorrangig eingesetzt werden.</li> </ul> |
| <b>Wagenfußbodenhöhe und Absenkfunktion des Busses</b>            | <b>Gute Anfahrbarkeit</b> der Haltestelle, so dass der Abstand zwischen Bus und Bordstein im Bereich der Türen max. 5 cm beträgt. Der Bus hat über eine Kneeling-Funktion zu verfügen (vgl. Tab. 31).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

Quelle: ZPS, Leitfaden „Standards für die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im Saarland“ (Stand April 2023)

Zusätzlich sollte beachtet werden, dass alle wesentlichen Informationen so übermittelt werden, dass sie auch von Menschen mit sensorischen Einschränkungen wahrgenommen werden können. Diese Funktion wird Zwei-Sinne-Prinzip genannt. Das Prinzip stellt sicher, dass wesentliche Informationen und Orientierungshilfen mindestens für zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen (Tasten) gegeben werden.

Es gelten grundsätzlich die detaillierten Anforderungen im Leitfaden zur Richtlinie NMOB-Barrierfreiheit: „Standards für die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im Saarland“ vom MUKMAV des Saarlandes (April 2023). Diese Anforderungen sind mit den beauftragten VU abzustimmen. Ausnahmetatbestände sind möglich und bedürfen einer Begründung.

Um die Prioritäten festlegen zu können, welche der Bushaltestellen vorrangig neuzugestalten sind, sind die Haltestellen in 3 Kategorien zu gliedern. Maßgeblich für die Kategorisierung sind die folgenden Kriterien:

- Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger),
- Fahrplanangebot (Zahl der Ankünfte / Abfahrten und regelmäßige Umsteigebeziehungen),
- Lage der Haltestellen zu ÖPNV-relevanten Zieleinrichtungen.

In folgende Kategorien werden Haltestellen im Landesbusnetz grundsätzlich unterteilt:

**Kategorie 1:** Haltestelle als Netzschnittpunkt mit Verknüpfungsfunktion zum Schienenverkehr oder als wichtige Schnittstelle innerhalb des Busverkehrs oder der dauerhaft sehr hohen Nachfrage aufgrund der zentralen Lage. Ein barrierefreier Ausbau ist unabdingbar.

**Kategorie 2:** Zentrale Haltestelle, in zentraler Lage im Ort oder Stadtteil mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen. Bedienung meist durch mehrere Linien. Außerdem Haltestellen, die regelmäßige Umsteigebeziehungen aufweisen, auch außerhalb geschlossener Ortschaften, oder in der Nähe von wichtigen, stark frequentierten Zielen (z. B. Krankenhäuser, große Altenheime, Einkaufsmärkte, Bahnhofpunkte). Ein barrierefreier Ausbau ist prioritär anzustreben.

**Kategorie 3:** Standardhaltestellen, die nicht unter Typ 1 oder Typ 2 fallen. Hier ist der barrierefreie Ausbau wünschenswert und in Abhängigkeit von den Bedingungen vor Ort zu prüfen.

Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit:

- Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.
- Des Weiteren kann es bei bestimmten Haltestellen vorkommen, dass aus folgenden Gründen eine vollständige Barrierefreiheit nicht möglich oder sinnvoll umzusetzen ist:
  - wenn die Haltestelle außerhalb einer geschlossenen Ortslage ohne Siedlungsschwerpunkt liegt, z. B. an einer Abzweigung oder in der Nähe eines Gehöfts;
  - wenn die Haltestelle nicht über befestigte Wege erreichbar ist und diese auch nicht ohne verhältnismäßig großen Aufwand angelegt werden können (z. B. außerhalb der Ortschaften an unbefestigtem Fahrbahnrand);
  - wenn die Haltestelle nur dem Zweck der zeitlich eingeschränkten Schülerbeförderung dient, z. B. an Grundschulen oder in Wohngebieten, wo

vorausgesetzt werden kann, dass behinderten Kindern beim Ein-/Ausstieg geholfen wird;

- wenn Haltestellen auf Privatgelände liegen, ihr Bereich die einzig mögliche Zugänglichkeit zu Privatgelände darstellen
- oder sie nur temporär eingerichtet sind (Ersatzhaltestelle bei Baumaßnahmen oder temporären Veranstaltungen).

Ein Verzicht auf barrierefreien Ausbau einer Haltestelle ist von zuständigen Baulastträger bzw. der betroffenen Kommune jeweils zu begründen. Sind Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit vorhanden, ist zu prüfen, ob ein Teilbereich der Haltestelle bedingt barrierefrei ausgebaut werden kann. Hierunter ist zu verstehen, dass einige bauliche Maßnahmen an der Haltestelle nicht den maximalen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit entsprechen (z. B. verkürztes Hochbord als „Kissenlösung“).

Eine Umsetzung der Maßnahmen kann nur im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten stattfinden.

### 3.4.8.1 Sonderfall Außerorts-Haltestellen

Besonderes Augenmerk liegt auf den außerorts gelegenen Haltestellen im Landesbusnetz. Diese Haltestellen befinden sich überwiegend an Landes- und Kreisstraßen und fallen in die Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbaulastträgers (Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) bzw. der jeweiligen Kommune). Aufgrund ihrer Lage außerhalb geschlossener Ortschaften sind diese Haltestellen besonderen Herausforderungen in Bezug auf Sicherheit und Barrierefreiheit ausgesetzt. Aus diesem Grund werden auf der Grundlage eines Runderlasses der obersten Straßenbaubehörde die Haltestellen einer genaueren Prüfung insbesondere in Bezug auf Barrierefreiheit unterzogen. Entsprechen die Haltestellen in keinem Falle den Sicherheitsanforderungen können Sie aufgehoben werden.

Die folgende Tabelle zeigt die außerörtlichen Haltestellen im Landesbusnetz. Sie wurden einer Prüfung bezüglich Notwendigkeit (1) und priorisiertem barrierefreien Ausbau (2) bewertet:

**Tabelle 37: Prüfung der Barrierefreiheit an Außerortshaltestellen im Landesbusnetz**

| Kommune                  | Haltestelle                 | Linie(n)   | (1)       | (2)       |
|--------------------------|-----------------------------|------------|-----------|-----------|
| Blieskastel              | Biesingen Eschenhof         | R14        | Ja        | Nein      |
| Blieskastel              | Wecklingen                  | R10, N1    | Ja        | Ja        |
| Blieskastel              | Ballweiler Stopp            | R10, N1    | Ja        | Nein      |
| Dillingen                | Abzweig Wiesenstraße        | R5, X5     | Ja        | prüfen    |
| Dillingen                | Schlackenmühle              | R5, N4     | Ja        | prüfen    |
| Eppelborn                | Neububach B269              | R4, N6     | Ja        | Ja        |
| Homburg                  | Wörschweiler Gutenbrunnen   | R14        | Ja        | Nein      |
| <b>Kleinblittersdorf</b> | <b>Wintringer Hof</b>       | <b>R14</b> | <b>Ja</b> | <b>Ja</b> |
| Kleinblittersdorf        | Auersmacher Bahnhof         | R14        | Ja        | Ja        |
| Kleinblittersdorf        | Rilchingen-Hanweiler Therme | R14        | Ja        | Ja        |
| Lebach                   | Krankenhaus                 | R3, N4     | Ja        | umgesetzt |
| Lebach                   | Niedersaubach Tanneck       | R3, N4     | Nein      | Nein      |
| Lebach                   | Aschbach Ziegelei           | R4, N6     | Ja        | Nein      |
| Losheim                  | Globus                      | R1, X1     | Ja        | Ja        |
| Losheim                  | Stausee Infostand           | R1         | Ja        | Ja        |

|                    |                                     |                    |           |               |
|--------------------|-------------------------------------|--------------------|-----------|---------------|
| Losheim            | Stausee Park                        | R1                 | Ja        | Ja            |
| Mandelbachtal      | Ehlingen Heidehof                   | R14                | Ja        | Ja            |
| Mandelbachtal      | Ormesheim Buchenhof                 | R14                | Ja        | Nein          |
| Mandelbachtal      | Ehlinger Dell                       | R14                | Ja        | Ja            |
| Mandelbachtal      | Habkirchen Zollhäuser               | R14                | Ja        | prüfen        |
| Mandelbachtal      | Bliesmengen-Bolchen Uhrigsmühle     | R14                | Ja        | Nein          |
| Mandelbachtal      | Ommersheim Baumschule               | R10, N1            | Ja        | Nein          |
| Marpingen          | Alsweiler Sägewerk                  | R12                | Ja        | umgesetzt     |
| Merzig             | Schafbrücke L157                    | R1                 | Ja        | Ja            |
| Merzig             | Hilbringer Brücke                   | R1                 | Ja        | Ja            |
| Nalbach            | Bilsdorf Abzweig                    | R5                 | Ja        | prüfen        |
| Nalbach            | Piesbach Westrand                   | X5                 | Ja        | Ja            |
| Neunkirchen        | Sinnerthal                          | R12                | Ja        | Ja            |
| Neunkirchen        | Hasselbach                          | R12                | Ja        | Ja            |
| Nohfelden          | Neunkirchen (Nahe)Weilerhof         | R2, N7             | Ja        | Nein          |
| Nohfelden          | Sötern Waldbach                     | R20                | Ja        | prüfen        |
| Nohfelden          | Selbach Abzweig                     | R2, N7             | Nein      | Nein          |
| Nohfelden          | Sötern Abzw Eisen                   | R20                | Ja        | Ja            |
| Nohfelden          | Sötern Abzw Eckelhausen             | R20                | Ja        | Nein          |
| Nohfelden          | Eckelhausen Hörmann                 | R20                | Ja        | umgesetzt     |
| Nohfelden          | Eckelhausen Zum Nagelkopf           | R20                | Ja        | Nein          |
| Nohfelden          | Gonnesweiler Center Parcs           | R11                | Ja        | Ja*           |
| Nohfelden          | Eckelhausen Lindenallee             | R11                | Ja        | umgesetzt     |
| Nohfelden          | Bosen Campingplatz                  | R11                | Ja        | umgesetzt     |
| Nohfelden          | Selbach Bliesquelle                 | R11                | Ja        | prüfen        |
| Nohfelden          | Nohfelden L135                      | R11                | Ja        | Nein          |
| Nohfelden          | Türkismühle Finkenweg               | R11                | Ja        | Nein          |
| Nohfelden          | Bosener Mühle                       | R11                | Ja        | Nein          |
| Nonnweiler         | Schwarzenbach Steinkaul             | R20                | Ja        | Nein          |
| Nonnweiler         | Schwarzenbach Ziegelhütte           | R20                | Ja        | umgesetzt     |
| Saarbrücken        | Ensheim Flughafen                   | R10                | Ja        | Ja            |
| <b>Saarbrücken</b> | <b>Ensheim Industriestraße</b>      | <b>R10, N1</b>     | <b>Ja</b> | <b>Ja</b>     |
| <b>Saarbrücken</b> | <b>Fechingen Hasenberg</b>          | <b>R10</b>         | <b>Ja</b> | <b>prüfen</b> |
| Saarlouis          | Roden Röderberg                     | R5, N5             | Ja        | Nein          |
| Schiffweiler       | Stennweiler Abzweig Welschbach      | R12                | Nein      | Nein          |
| Schmelz            | Gottesbelohnung                     | R3                 | Ja        | prüfen        |
| St. Ingbert        | Schüren                             | R6, X6             | Ja        | Nein          |
| St. Wendel         | Bliesen Roter Stein                 | R2                 | Ja        | Ja            |
| St. Wendel         | Harschberg                          | R4, R12, N7        | Ja        | Nein          |
| <b>Tholey</b>      | <b>Sotzweiler Autobahnmeisterei</b> | <b>R4, X66, N6</b> | <b>Ja</b> | <b>Ja</b>     |
| Tholey             | Theley Anwesen Mohr                 | R11                | Ja        | Nein          |
| Tholey             | Bergweiler Lachmühle                | R4, X66, N6        | Ja        | Nein          |
| Tholey             | Hasborn Abzweig Leitzweiler         | R4, X66, N6        | Ja        | Nein          |
| Tholey             | Theley Gewerbegebiet                | R4, X66, N6        | Ja        | Nein          |
| Tholey             | Theley Schaumbergbad                | R4                 | Ja        | Ja            |
| Überherrn          | Linslerhof                          | R13, X13           | Nein      | Nein          |
| Überherrn          | Bisten Neues Rathaus                | R13, X13           | Ja        | Ja            |

|             |                                 |            |    |      |
|-------------|---------------------------------|------------|----|------|
| Völklingen  | Wehrden Abzweig Vorderster Berg | X13        | Ja | Nein |
| Wadern      | Büschfeld Abzweig Überlosheim   | R3         | Ja | Ja   |
| Wadern      | REWE                            | R2, R3, N7 | Ja | Nein |
| Weiskirchen | Thailen Abzw Wadern             | X1         | Ja | Ja   |

*Quelle: ZPS - als Empfehlung an den Landesbetrieb für Straßenbau 2023/24 (Stand Juni 2026); \* Die Haltestelle Center-Parks wird aktuell aufgrund eines ordnungsrechtlichen Problems nicht korrekt angefahren!*

Anmerkung: Haltestellen mit vereinzelter Abfahrten der Nachtbuslinien N1 – N7 sind nicht Gegenstand dieser Tabelle.

Vordringlicher Bedarf bezüglich eines barrierefreien Ausbaus besteht an folgenden außerörtlichen Haltestellen im Landesbusnetz, da sie eine besondere Wichtigkeit in Bezug auf Ein- und Aussteigerzahlen, Fahrgastpotential, Netzwirkung und Art der Kundschaft besitzen:

- Kleinblittersdorf Wintringer Hof (Regionalverband Saarbrücken)
  - ➔ Eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle am Wintringer Hof ist von besonderer Wichtigkeit, da der Standort durch die Lebenshilfe für Menschen mit Behinderung Obere Saar e. V. als integrativer Arbeits-, Bildungs- und Begegnungsort genutzt wird. Auf dem Hof arbeiten und besuchen täglich zahlreiche Menschen mit Behinderungen die Einrichtung, wodurch ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV zwingend erforderlich ist. Die Haltestelle ist daher nicht nur als Erschließungspunkt für den ÖPNV, sondern auch als Standort mit hoher sozialer und inklusiver Bedeutung einzustufen. Die Landesbuslinie R14 verkehrt an dieser Haltestelle jeweils stündlich in Richtung Homburg und Kleinblittersdorf mit Anschlüssen zur Stadtbahn sowie weiteren Landesbuslinien und lokalen Verkehren.
- Ensheim Industriestraße (Regionalverband Saarbrücken)
  - ➔ Diese Haltestelle gewährleistet die Erreichbarkeit zahlreicher Arbeitsplätze im dahinter gelegenen Gewerbegebiet („Zum Gerlen“) von Ensheim. Sie ist daher von besonderer Bedeutung für Pendler aus den umliegenden Orten um Ensheim sowie aus dem Oberzentrum Saarbrücken und dem Mittelzentrum Blieskastel. Die Linie R10 verkehrt an dieser Haltestelle alle 60 Minuten in Richtung Saarbrücken und Blieskastel. Ein zeitnaher barrierefreier Ausbau der Haltestellen sollte daher priorisiert werden.
- Sotzweiler Autobahnmeisterei
  - ➔ An dieser Haltestelle besteht ein gesicherter Anschluss zwischen der ExpressBus-Linie X66 und der lokalen Linie 473, wodurch insbesondere die Gemeinden des Bohnentals an die direkte Schnellbusverbindung in das Oberzentrum Saarbrücken angebunden werden. Die Haltestelle übernimmt damit eine wichtige Verknüpfungsfunktion für gemeindeübergreifende Pendlerverkehre. Darüber hinaus befindet sich in fußläufiger Nähe ein P&R-Parkplatz, der als multimodaler Zugangspunkt die Verknüpfung des MIV mit dem ÖV ermöglicht. Des Weiteren hält die PlusBus-Linie R4 hier. Vor diesem Hintergrund ist ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle zwingend erforderlich, um allen Fahrgastgruppen einen sicheren und uneingeschränkten Zugang zu den bestehenden Umsteigebeziehungen zu ermöglichen.
- Fechingen Hasenberg (Regionalverband Saarbrücken)

- ➔ An der Haltestelle Hasenberg im Saarbrücker Stadtteil Fechingen verkehrt die PlusBus-Linie R10 derzeit nur aus Richtung Saarbrücken nach Blieskastel. In die Gegenrichtung ist keine Haltestelle eingerichtet. Es besteht daher keine Möglichkeit des Einstiegs Richtung Oberzentrum. Das hinter der Haltestelle liegende Wohngebiet ist bisher lediglich über die Linie 130 der Saarbahn bis zum Bahnhof Brebach angebunden. Neben dem Ausbau beider Haltestellen wäre eine Querungshilfe und Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Straßenabschnitt zwingend erforderlich.

### 3.4.9 Vertriebsorganisation

Ein einfach zugänglicher und kundenorientierter Vertrieb ist eine wesentliche Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV. Fahrgäste müssen Fahrausweise unkompliziert erwerben und kontrollieren lassen können und Zugang zu den für ihre Fahrt erforderlichen Tarif-, Fahrplan- und Serviceinformationen erhalten. Dabei gewinnen digitale Vertriebs- und Informationswege zunehmend an Bedeutung und ergänzen die weiterhin erforderlichen Vertriebs- und Informationsmöglichkeiten vor Ort.

Für das Landesbusnetz legt der ZPS Mindeststandards für Vertrieb und Kundenservice fest. Diese werden entsprechend der technischen und tariflichen Entwicklung fortgeschrieben und in den jeweiligen Verkehrsverträgen und Leistungsbeschreibungen konkretisiert.

*Tabelle 38: Qualitätsanforderungen Vertrieb im Landesbusnetz*

|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Fahrkartenverkauf und -kontrolle im Bus</b>           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vertrieb aller in den jeweiligen Verbünden und Tarifgebieten genehmigten Bartarif-Fahrausweisarten über die Fahrscheindrucker im Fahrzeug</li> <li>Kontrolle aller Fahrausweise beim Einstieg, Auslesen von E-Tickets und QR-Codes.</li> </ul>                                                                                                                                                                                          |
| <b>Kundenberatung im Bus</b>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Beantwortung von Kundenfragen durch den Fahrer im angemessenen Umfang, aber kein Anspruch auf ausführliche, erschöpfende Kundenberatung („Betrieb vor Beratung“)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Einsatz von Zusatzpersonal im Bus</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Rahmen der Verkehrsverträge kann der Einsatz zusätzlichen Personals für Sicherheitsdienstleistungen, Fahrscheinprüfungen, Kundenberatung und Unterstützung des Fahrpersonals geregelt werden.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Nutzung von Broschüren, Plakaten, TFT- Bildschirm</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nutzung vorhandener TFT-Bildschirme für aktuelle Hinweise des Verbundes, Unternehmens oder Aufgabenträgers (z. B. Marketingaktionen, Umleitungen, Sonderverkehre);</li> <li>Vorhalten schriftlicher Informationen (Fahrpläne, Flugblätter, Tarifinfos...) in Prospekthaltern.</li> </ul>                                                                                                                                                |
| <b>Erreichbarkeit per Telefon, Mail, Webseite</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Telefonische Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens zu den üblichen Bürozeiten (Mo.-Fr. 8-17 Uhr); Bekanntgabe der Erreichbarkeit in allen verfügbaren Medien;</li> <li>Vorhaltung und Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse für alle Anliegen des Unternehmen betreffend mit entsprechender zentraler Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden;</li> <li>Vorhaltung einer Internetseite mit allen relevanten Informationen</li> </ul> |

|                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherstellung der Erreichbarkeit eines fachkompetenten Ansprechpartners zu den Servicezeiten;</li> <li>▪ Verlinkung zum saarVV, zum saarfahrplan und zur Eingabemaske der saarlandweiten Kundendialogplattform.</li> </ul>                                                                                                                                                     |
| <b>Fahrplan</b>            | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Herausgabe einer gemeinsamen Fahrplanpublikation mit dem Aufgabenträger als Print- und / oder digitaler Version;</li> <li>▪ Fahrplan und Tarifinformationen sind in einer downloadfähigen Version bereitzustellen.</li> </ul>                                                                                                                                                   |
| <b>Haltestellenaushang</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pflege des Aushangfahrplans und komplementärer Informationen an Haltestellen gemäß <a href="#">Tabelle 35</a> in <a href="#">Kapitel 3.4.7</a>.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                      |
| <b>Kundenbüro</b>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Je nach Zuschnitt der zu vergebenden Linienleistung im Landesbusnetz kann ein Kundenbüro mit festen Öffnungszeiten zur persönlichen Beratung gefordert werden.</li> <li>▪ Nutzung in Synergie mit anderen Funktionen im Sinne einer Mobilitätszentrale ist möglich (z. B. Tourist-Information, Büro eines kommunalen Betriebes oder Eisenbahn-Verkehrsunternehmens).</li> </ul> |

*Quelle: ZPS, laufende Verkehrsverträge und Leistungsbeschreibungen, externe Empfehlungen*

Weitergehende Anforderungen an Vertrieb, Fahrgastinformation und Kundenservice werden in den jeweiligen Verkehrsverträgen und Leistungsbeschreibungen festgelegt.

### 3.4.10 Kundenkommunikation und Marketing

Die bedarfsgerechte Bereitstellung relevanter Informationen für Bestands- und potenzielle Kunden ist ein wesentlicher Faktor für Attraktivität, Beliebtheit und Bekanntheitsgrad des ÖPNV. Wie bereits in [Kapitel 2.3.7](#) beschrieben, nutzt der ZPS in Zusammenarbeit mit der Verbundorganisation SNS, den Verkehrsunternehmen und den lokalen Aufgabenträgern verschiedenste Möglichkeiten, um das Landesbusnetz als Teil des ÖPNV im Saarland regelmäßig zu präsentieren und zu bewerben.

Als Teil der Verkehrsverträge mit den VU werden im Bereich Marketing unter anderem folgende Vereinbarungen getroffen:

- Alle Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen auf der vertragsgegenständlichen Linie erfolgen grundsätzlich im Einvernehmen mit dem Auftraggeber.
- Für das Linienmarketing werden feste Budgets in Relation zur Laufzeit des Verkehrsvertrags festgelegt. Die Mittel werden vom Auftragnehmer verwaltet. Über die Verwendung der Mittel sind Nachweise zu führen.
- Der Auftragnehmer führt im Austausch mit dem ZPS bzw. dem jeweiligen Aufgabenträger Werbe-, Kommunikations- und Marketingmaßnahmen durch. Näheres regelt der jeweilige Verkehrsvertrag.

Eine Mitwirkung des Verkehrsunternehmens bei allen Maßnahmen im Sinne des [Kapitels 2.3.7](#) sowie weiteren möglichen Arten von Kommunikation und Marketing ist erforderlich (z. B. Erstellung eines interaktiven Liniennetzplanes auf Verbundebene, veranstaltungsbezogene Werbe- und Kommunikationsmaßnahmen, Durchführung von Befragungen). Dies schließt

eine verpflichtende Mitarbeit an Projekt- und Arbeitsgruppen auf verschiedenen Ebenen (SNS, Aufgabenträger...) ein.

Ein Schwerpunkt im Marketing des Landesbusnetzes muss weiterhin das Bewerben der Produkte PlusBus, ExpressBus und Nachtbus sein. Hierzu gehört dauerhaftes Marketing bezüglich des Bestandsangebotes und Begleitung von Neuerungen (z. B. Einführung neuer Linien, Fahrplanänderungen, neue Fahrzeuge).

## **4 Mängelanalyse und Prüfaufträge**

Die in [Kapitel 2](#) durchgeführte Bestandsaufnahme beschreibt den Status quo des Landesbusnetzes in allen relevanten Themenfeldern detailliert. Das in [Kapitel 3](#) vorgestellte Anforderungsprofil und die damit verbundenen Zielvorgaben sind die Standards, anhand welcher der Bestand des Landesbusnetz bewertet wird. Kapitel 4 stellt einen Abgleich des Bestands mit den Anforderungen dar. Es wird analysiert, an welchen Punkten die Standards bislang noch nicht erreicht wurden. Die Beseitigung der identifizierten Schwachstellen sowie punktuelle Verbesserungen durch die Formulierung entsprechender Prüfaufträge ist Gegenstand der nachfolgenden Kapitel.

## 4.1 Analyse Bestandsnetz

Zum Bestand des Landesbusnetzes zählen alle 26 innerdeutschen Linien, die in [Kapitel 2.3.2](#) aufgelistet sind: PlusBus, ExpressBus, RegioBus und landesweite Nachtbuslinien. Die Anforderungen an diese Linien sind im [Kapitel 3.3.3](#) beschrieben. Die internationalen MS- und Luxemburg-Linien werden gesondert in [Kapitel 4.5](#) betrachtet.

Grundsätzlich zeigen langjährige Erfahrungswerte in Form von Kundenrückmeldungen, Fahrgastzählungen, Befragungen und Kooperation mit den örtlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, dass sich das Landesbusnetz in der bestehenden Form bewährt hat **und daher als Mindeststandard zu erhalten ist**. Dennoch sind Schwachstellen bekannt und werden im Folgenden benannt.

### 4.1.1 Aufwertung von RegioBus-Linien zum PlusBus-Standard

Die in [Kapitel 3.3.3.3](#) erwähnten RegioBus-Linien R8/280 und R11 – R13 folgen bislang nicht dem PlusBus-Standard. Die Linie R8 liegt in der Aufgabenträgerschaft des rheinland-pfälzischen Zweckverbandes, bei dem die Einführung der Marke PlusBus bisher keinen Anklang gefunden hat. Eine Einreihung wäre jedoch ohne größere Angebots-Umplanung oder -Erweiterung möglich. Der Landes-NVP Rheinland-Pfalz sieht für die Linien lediglich den Begriff „Regionale Verkehre“ vor (LNVP Kap. 12.1.2.1).

Die Linien R11 und R13 (ohne Fahrten der X13) weisen über Jahre eine verhältnismäßig geringe Auslastung auf, die darauf schließen lässt, dass eine Angebotsausweitung zum im VEP definierten PlusBus-Standard nicht verhältnismäßig ist und zu wenig Potential hat. Die Linie R12 hingegen weist dieses Potential eher auf, da sie neben höherer Auslastung größere Mittel- und Grundzentren in dichter besiedeltem Gebiet verbindet. Eine Aufwertung zum PlusBus wäre somit zu prüfen und die Umsetzung im Verhältnis zu anderen Maßnahmen zu priorisieren.

#### Prüfauftrag 1 → Ausweitung der Markenbildung „PlusBus“

**A** → Eine Übernahme des PlusBus-Qualitätsstandards für die Linie R8 ist dem rheinland-pfälzischen Aufgabenträger vorzuschlagen.

**B** → Eine Aufwertung der Linie R12 ist in Form eines dem PlusBus-Standard entsprechenden Fahrplanentwurf inklusive einer Kosten-Nutzen-Betrachtung zu erwägen.

**C** → Eine Aufwertung der Linien R11 und R13 nach im VEP definierten Standards ist nur bei deutlicher Steigerung der Nachfrage auf diesen Linien wirtschaftlich darstellbar.

### 4.1.2 Verbesserung der Anschlussqualität am ITF-Knoten Wadern

Dem ZOB in Wadern kommt wie in [Kapitel 3.3.2](#) ([Tabelle 28](#)) dargestellt für den nordsaarländischen Raum eine zentrale Verknüpfungsfunktion zu. Die Linien R1 und R3 sind in beide Richtungen zeitlich aufeinander abgestimmt, während die Linie R2 davon weitgehend unabhängig fährt. Dies liegt an den höher zu bewertenden Zwangspunkten zur SPNV-Verknüpfung: Wenn die R1 in Merzig auf den RE1 ausgerichtet und die R2 in St. Wendel auf den RE3 ausgerichtet ist, schlägt ein integraler Taktknoten der beiden Linien in Wadern fehl.

Somit ist eine zeitlich attraktive Bereisung der beiden Achsen zwischen St. Wendel und Merzig über Wadern nicht machbar, sondern mit langen Umsteigevorgängen verbunden.

#### **Prüfauftrag 2 → Verbesserung der Anschlussqualität am ITF-Knoten Wadern**

Zukünftige Planungen bezüglich der Fahrplangestaltung am ITF-Knoten Wadern ZOB sollen eine mögliche Verbesserung der Anschluss-Situation zwischen den Linien R1 / X1 und R2 („Nordspange“ Merzig – Wadern – St. Wendel) mitberücksichtigen. Zu prüfen sind neben zeitlichen Verschiebungen auch Verdichtungen im bestehenden Angebot, z. B. durch Ausweitung des Fahrtenangebotes auf der X1 und / oder Änderungen in den Linienverläufen.

### **4.1.3 Optimierung des landweiten Nachtbusangebotes**

Wie in [Kapitel 3.3.3.4](#), [Abbildung 59](#) dargestellt, ist die Nachfrage auf den Nachtbuslinien N1 bis N7 signifikant und dauerhaft gesunken. Um dem Service- und Sicherheitsgedanken dieser Linien insbesondere für jugendliche Nachtschwärmer Rechnung zu tragen und das Angebot für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterhin organisatorisch und wirtschaftlich einigermmaßen tragfähig zu halten, ist eine eingehende Analyse der Situation erforderlich.

#### **Prüfauftrag 3 → landesweites Nachtbusangebot**

Die landesweiten Nachtbuslinien sind planerisch auf den Prüfstand zu stellen. Es gilt anhand von Nachfrageevaluation (z. B. Zählung, Befragung, Branchenanalyse) ein Konzept zu entwickeln, welches den Bedürfnissen der potentiellen und realen Nutzer besser nachkommt und die Nutzungszahlen wieder steigen lässt. Dabei sind räumliche, zeitliche und sonstige Aspekte zu berücksichtigen, bis hin zur Einrichtung neuer, Aufgabe oder Modifikation bestehender Linien oder Integration in bereits vorhandene Strukturen (PlusBus, RegioBus, lokale Verkehre...).

### **4.1.4 Ausrichtung der Beförderungskapazität an Nachfrage**

Mit Einführung des Deutschlandtickets, steigenden Zahlen von Migranten, einem steigenden Umwelt- und Kostenbewusstsein der Bevölkerung sowie Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen konnten die Fahrgastzahlen im Landesbusnetz in den letzten Jahren deutlich erhöht werden. In einer durchschnittlichen Schulwoche wurden auf allen damaligen R-Linien 2017 / 2018 knapp 80.000 Fahrgäste geschätzt, bei jüngsten Zählungen aller R- und X-Linien sind es knapp 120.000 Fahrgäste (Quelle: ZPS).

Nimmt man die gesteckten Ziele des Klimaschutzkonzeptes (siehe [Kapitel 1.3.3](#)) mit einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ernst, werden viel mehr Menschen vom MIV auf den Umweltverbund und damit insbesondere auf den ÖPNV als Massenverkehrsmittel umsteigen. Auf manchen Linien wurden in den letzten Jahren bei einzelnen Fahrten bereits regelmäßige Kapazitätsengpässe festgestellt. Um den steigenden Anforderungen gerecht zu werden und den Fahrgästen einen attraktiven ÖPNV bieten zu können, muss über grundsätzliche Kapazitätsausweitungen nachgedacht werden. Diese können durch mehr oder größere Fahrzeuge erreicht werden. Besonders signifikant waren in den letzten Jahren Nachfragespitzen auf den Linien R1, R5, R6 und R7. Auf der Linie R7 werden seit Ende 2025 deshalb Gelenkbusse eingesetzt. Auf den Linien R3 und R5 werden einzelne Fahrten mit Gelenkbussen abgedeckt. Auf der Linie R6 ist einerseits in Anpassung an die S-Bahn Saarland

und andererseits dem starken Fahrgastaufkommen Rechnung tragend eine Umstellung vom Grundtakt 30' auf einen 20-Minuten-Takt in Prüfung mit dem Ziel einer Umsetzung spätestens Anfang 2027. Eine Integration der schwach nachgefragten Fahrten der X6 (siehe [Kapitel 2.3.2.2](#)) in die R6 bietet sich an.

Auf allen anderen Linien sind derzeit keine weiteren Maßnahmen bezüglich Taktverdichtung oder Gefäßvergrößerung geplant.

#### **Prüfauftrag 4 → Ausrichtung der Beförderungskapazität an Nachfrage**

Auswertung von Fahrgastzahlen und Berichtswesen (Unternehmensberichte, Beschwerden, Kontrollen) bezüglich Nachfragespitzen und Ableitung von Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung auf betroffenen Linien des Landesbusnetzes

- durch Einsatz größerer Gefäße (Gelenk-, Doppeldecker-, 15-Meter-Busse),
- durch Verdichtung der Taktung oder gezieltem Einsatz von Verstärkerfahrten

sowie Gegenüberstellung der damit verbundenen Kosten und des Nutzens (z. B. durch erneute Steigerung der Fahrgastzahlen über Verbesserung der Beförderungsqualität).

→ konkrete Angebotsausweitung auf der Linie R6 als nachfragestärkste Linie des Landesbusnetzes im Zusammenhang mit Prüfauftrag 8 prüfen, Integration der Leistung der X6 in die R6.

### **4.1.5 Überführung der Linie R7 in lokale Aufgabenträgerschaft**

Mit Inbetriebnahme der in Reaktivierung befindlichen SPNV-Strecke Homburg – Zweibrücken wird die landesbedeutsame Linie in diesem Korridor auf der Schiene verkehren (S-Bahn Rhein-Neckar: Linienerweiterung nach Zweibrücken, siehe [Kapitel 2.2.1.2](#)). Damit wird die derzeit dort verlaufende PlusBus-Linie R7 als Landesbuslinie nicht weiter finanziert. Es erfolgt auf der Grundlage des entsprechenden Verkehrsvertrages eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die lokale Ebene, den Saarpfalz-Kreis und die kreisfreie Stadt Zweibrücken. Weiterhin wird eine parallele Feinerschließung mit dem Bus in diesem Korridor notwendig sein. Die neuen Aufgabenträger entscheiden über dessen Angebotsstruktur.

Zeitpunkt der Übertragung ist Stand 2026 der Fahrplanwechsel im Dezember 2028. Aufgrund der neuen Zuständigkeit wird kein Prüfauftrag für den ZPS formuliert, da dieser den Prozess höchstens beratend begleiten wird.

## 4.2 Analyse potenzieller neuer Landesbuskorridore

Zur Verbesserung der Netz- und Angebotsgestaltung im Landesbusnetz betrachtet der NVP des ZPS primär die zentralen Orte des Saarlandes, denen laut LEP die Funktion des Oberzentrums und Mittelzentrums zukommt. Die nachfolgende Analyse untersucht die in Anlage 14 des VEP 2021 aufgeführten Verbindungskategorien im Hinblick auf die bereits erreichte Umsetzung der im VEP definierten Kriterien zur Netz- und Angebotsgestaltung (VEP [Kapitel 3.2.2](#), [Tabelle 26](#)). Ziel ist es, den aktuellen Entwicklungsstand des Bestandsnetzes einzuordnen und aufzuzeigen, in welchen Gebieten die formulierten Qualitätsvorgaben an das Angebot noch nicht erfüllt sind.

Dabei werden neben den saarländischen Zentren auch Zentren an der Peripherie außerhalb des Saarlandes in Rheinland-Pfalz, Lothringen und Luxemburg betrachtet.

Als Annahme für Start- und Endpunkt der jeweiligen Relation wurde der Bahnhof als zentraler Verknüpfungspunkt zugrunde gelegt. Mittelzentren, bei denen der auf das jeweilige Zentrum bezogene Haltepunkt nicht gleichzeitig der Bahnhof ist, sind:

- Blieskastel (Busbahnhof),
- Wadern (ZOB),
- Saarlouis (ZOB Kleiner Markt),
- Hermeskeil (Neuer Markt).

Wadern und Hermeskeil sind nicht an den SPNV angebunden. Der Kleine Markt in Saarlouis sowie der Busbahnhof in Blieskastel liegen in den beiden Mittelstädten an einem zentraleren Standort als Verknüpfung zu weiteren lokalen und regionalen Verkehren. Somit gelten in diesen Zentren nicht die Bahnhöfe, sondern die jeweiligen zentralen Haltestellen als Ziel- bzw. Referenzpunkt.

Es wurde je Verbindung die Fahrtenhäufigkeit (FH), der Bedienungszeitraum (BZR), die Anzahl der Umstiege (U) sowie das Reisezeitverhältnis (RZV) im aktuellen Zustand überprüft. Jede Verbindung wurde pro Kategorie mit maximal 2 Punkten bewertet. Insgesamt kann eine Verbindung somit < 8 Punkte erhalten. Das Punktesystem ist in der folgenden Tabelle nochmals erläutert. Die gesamte Auswertung ist in Anlage 2 des NVP enthalten.

**Tabelle 39: Punktesystem Analyse VEP-Standards**

|                                                                                                                       | Punktzahl je Kategorie | Max. Punktzahl<br>gesamt |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------|
| <br>(Standard vollständig erfüllt) | 2 Punkte               | 7 – 8 Punkte             |
| <br>(Standard teilweise erfüllt)   | 1 Punkt                | 4 – 6 Punkte             |
| <br>(Standard nicht erfüllt)       | 0 Punkte               | 0 – 3 Punkte             |

Da die Analyse die Schwachstellen des aktuellen Angebots aufzeigen soll, werden in diesem Kapitel lediglich die Relationen beschrieben, welche 6 oder weniger Punkte erhalten haben. Dies sind die folgenden Verbindungen:

**Tabelle 40: Ergebnis Analyse VEP-Standards**

| Relation                  | Erfüllung Standards VEP | Grund        |
|---------------------------|-------------------------|--------------|
| Lebach – Blieskastel      | ✗                       | BZR, U       |
| Neunkirchen – Blieskastel | ✗                       | FH, U, RZV   |
| Saarbrücken – Straßburg   | ✗                       | FH, BZR, U   |
| Saarbrücken – Wadern      | ✗                       | FH, U, RZV   |
| Saargemünd – Blieskastel  | ✓                       | RZV          |
| St. Wendel – Kusel        | ✗                       | FH, U, RZV   |
| Völklingen – Forbach      | ✓                       | BZR, RZV     |
| Wadern – Blieskastel      | ✗                       | BZR, U, RZV  |
| Wadern – Hermeskeil       | ✗                       | FH, BZR, RZV |
| Wadern – Homburg          | ✓                       | RZV          |
| Wadern – St. Ingbert      | ✓                       | RZV          |

Quelle Tabelle 39 & 40: ZPS

Wie bereits die Analyse des Verkehrsmodells aus dem VEP gezeigt hat, sind einige Relationen zwischen Mittelzentren schwach nachgefragt. Besonders Wadern und Blieskastel sind in diesem Zusammenhang zu nennen. Diese sind dezentral im Saarland gelegen, haben eine vergleichsweise geringe Bevölkerungszahl und -dichte und weisen in andere Zentren somit ein schlechten RZV auf. Da zu unterstellen ist, dass die folgenden „exotischen“ Relationen auch im realen Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung eine untergeordnete Rolle spielen, werden sie nicht weiter untersucht:

- Lebach – Blieskastel
- Wadern – Blieskastel
- Wadern – Homburg
- Wadern – St. Ingbert

Die grenzüberschreitenden Verbindungen von und nach Frankreich und Luxemburg werden in [Kapitel 4.5](#) gesondert betrachtet.

Folgende potenzielle Verbindungen bleiben als Ergebnis dieser Analyse übrig:

- Saarbrücken – Wadern
- St. Wendel – Kusel
- Wadern – Hermeskeil
- Neunkirchen – Blieskastel

Neben diesen Relationen hat die ioki-Analyse aus dem Modellprojekt integrierte Mobilität Saarland (siehe [Kapitel 3.2.5](#)) weitere Schwachstellen im aktuellen ÖPNV-Netz des Saarlandes festgestellt. Folgende Relationen wurden im Rahmen der datenbasierten Analyse identifiziert:

- Illingen – St. Ingbert (siehe [Kapitel 4.2.2](#), Prüfauftrag 7)
- Losheim am See – Lebach
- Merzig – Schmelz
- Saarlouis – Eppelborn
- St. Ingbert – Heusweiler
- Neunkirchen – Riegelsberg
- Heusweiler – Neunkirchen

- Saarlouis – Heusweiler
- Schwalbach – Rehlingen-Siersburg

Viele dieser Relationen betrachten ein oder sogar zwei Grundzentren als zu verbindende Ziele. Damit besteht auf Seiten des ZPS nur noch eine eingeschränkte Zuständigkeit, was die Bedienung dieser Achsen im Landesbusnetz betrifft. Eine Einbindung der Kreise und Kommunen als lokale Aufgabenträger ist erforderlich. Eine Einbindung des Landesbusnetzes in diese Relationen bedarf einer genaueren Begründung, z. B. über das Vorhandensein weiterer Interessen wie wichtiger landesbedeutsamer POI oder Anschluss-Situationen (Netzeffekte).

#### **Prüfauftrag 5 → Potenzielle neue Landesbuskorridore**

Zur Verbesserung des Angebots im Landesbusnetz werden die genannten Relationen (siehe [Kapitel 3.2.2](#)) mittels einer Potenzialanalyse auf eine mögliche Umsetzung geprüft. Eine Beteiligung lokaler Aufgabenträger ist bei den Planungen zu berücksichtigen, insbesondere wenn es sich um Korridore mit Grundzentren als Endpunkt handelt.

Bei der Durchführung von Potentialanalysen sind moderne, digitale Methoden bei der Auswertung einzubeziehen z. B. über Mobilfunkdaten oder adäquat gepflegte Verkehrsmodelle.

### **4.2.1 ExpressBus**

Als Oberziele des VEP werden eine „hohe Betriebsqualität“ und „gute Erreichbarkeit“ definiert (siehe [Kapitel 1.1.1](#)). Attraktive und konkurrenzfähige Reisezeiten sind dabei ein wesentliches Kriterium. In der Realität sind diese auf Achsen mit SPNV-Anbindung abgesehen von der „letzten Meile“ überwiegend erreicht, jedoch in der Anbindung des Oberzentrums und der Mittelzentren an ländliche, SPNV-ferne Räume und Grundzentren besteht Handlungsbedarf. Die hohe Dichte schneller Straßen im Saarland bringt dem MIV zudem einen Vorteil gegenüber dem ÖPNV. Aus diesem Grund definiert der VEP ExpressBus-Linien auf landesweiten oder landesbedeutsamen Korridoren, schwerpunktmäßig im Berufsverkehr.

Zum Bürgerfest im Rahmen des Tages der deutschen Einheit (2.-4.10.2025) wurden im Veranstaltungs- bzw. Freizeitverkehr Linien des Typs 2 gemäß [Kapitel 3.3.3.2](#) außerplanmäßig und kostenlos eingesetzt. Die Nachfrage und Rückmeldung der Fahrgäste wurde durch den ZPS und eine Masterarbeit der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) untersucht.

Eine Vergleichbarkeit mit den täglichen Herausforderungen im Pendlerverkehr ist bei diesem Feldversuch zwar nur sehr eingeschränkt gegeben, jedoch sind Hinweise auf Potentiale und Nutzbarkeit der Linien ableitbar.

**Tabelle 41:** Fahrgastzahlen ExpressBus zum Bürgerfest „Tag der deutschen Einheit“ 2025

|                                                                                                             | 3.10.      | 4.10.      | Summe        | Durchschnitt pro Fahrt | Fahrten gesamt      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|------------|--------------|------------------------|---------------------|
| Fahrgäste gesamt                                                                                            | 1.962      | 658        | <b>2.620</b> | 14,89                  | 176<br>(88 pro Tag) |
| Fahrgäste 166                                                                                               | 278        | 86         | 364          | 13,00                  | 28                  |
| Fahrgäste X22                                                                                               | 292        | 109        | 401          | <b>20,05</b>           | 20                  |
| Fahrgäste X33                                                                                               | <b>440</b> | 114        | <b>554</b>   | 19,79                  | 28                  |
| Fahrgäste X44                                                                                               | 351        | <b>153</b> | 504          | 18,00                  | 28                  |
| Fahrgäste X55                                                                                               | 226        | 73         | 299          | 9,97                   | 30                  |
| Fahrgäste X66                                                                                               | 234        | 79         | 313          | 14,23                  | 22                  |
| Fahrgäste X77                                                                                               | <b>141</b> | <b>44</b>  | <b>185</b>   | <b>9,25</b>            | 20                  |
| <div> <div>Maximalwert</div> <div>X22,33,44</div> </div> <div> <div>Minimalwert</div> <div>X77</div> </div> |            |            |              |                        |                     |

Quelle: ZPS

*Zielort / -egend ab Saarbrücken: 166 = Großrosseln, X22 = Wadern, X33 = Elversberg / Kohlhof, X44 = Wallerfangen / Saargau, X55 = Gersheim / südl. Bliesgau, X66 = Tholey (Bestandslinie), X77 = Ostertal / Freisen.*

Anhand der Nutzungszahlen und der statistischen Evaluation der Befragungsergebnisse der HTW (KÜHN 2026: „Evaluation der Zusatzbuslinien am Tag der Deutschen Einheit in Saarbrücken mit Zukunftsaussichten“) lässt sich festhalten, dass die Linie X22 Wadern – Saarbrücken die besten Chancen auf Umsetzung ausweist. Dies fällt mit der Erkenntnis des VEP (siehe [Kapitel 4.2](#), Korridore mit mangelnder Verbindungsqualität zwischen Zentren) zusammen. Aus diesem Grund soll diese Linie zeitnah realisiert werden.

Als weitere Linien mit Umsetzungspotential wurden die X33 in den Raum Neunkirchen (Kohlhof, Ludwigsthal, Furpach) sowie die X44 in den Raum Saargau (Orsteile von Überherrn, Wallerfangen) identifiziert.

Befragungsergebnisse gemäß [Kapitel 3.3.3.2](#) haben ergeben, dass insgesamt mehr Fahrten auf X-Linien beider Typen gewünscht sind. Kapazitätsengpässe auf der Linie R1 (siehe Prüfauftrag 4) sprechen für eine Verstärkung der Linie X1. Eine Verstärkung der Linie X5 sowie deren zeitliche Ausrichtung an die Bahnverbindung in Lebach (RB72, zukünftig S18) würde bessere Reisezeitverhältnisse im parallel zur Autobahn A8 verlaufenden Korridor Dillingen – Lebach – Neunkirchen ermöglichen („Mitte-Saarland-Achse“).

Die Angebotsstruktur der ExpressBus-Linien Typ 2 richtet sich am Bedürfnis der Berufs- und Ausbildungspendler. Zu einer ausreichenden Flexibilität sind mindestens 4 Fahrten in Lastrichtung und eine betrieblich darstellbare Gegenlastfahrt als ausgenutzte Leerfahrt vorzusehen (morgendliche HVZ ca. 5-9 Uhr: 4 Fahrten Richtung Saarbrücken, eine Richtung Quellgebiet, nachmittägliche HVZ ca. 15-18 Uhr: umgekehrt -> „4+1 / 1+4“).

#### **Prüfauftrag 6 → Maßnahmen zur Optimierung von ExpressBus-Angeboten**

**A →** kurzfristige Einrichtung einer ExpressBus-Linie des Typs 2 zwischen Wadern und Saarbrücken im mindestens 1,5jährigen Probebetrieb mit intensiver Evaluation. Bündelung im Linienbündel St. Wendel 2 (Linienschwerpunkt im Einzugsbereich der PlusBus-Linie R2).

**B →** Prüfung der Einrichtung weiterer ExpressBus-Linien des Typs 2 unter Berücksichtigung von Synergien mit den lokalen Aufgabenträgern z. B. durch Einbeziehung bestehender Angebote (z. B. Korridor Neunkirchen Kohlhof – Universität Campus – Saarbrücken, Linie 320).

**C →** Erweiterung der bestehenden Linie X66 in die Angebotsstruktur „4+1 / 1+4“.

**A-C →** Im Zielgebiet Saarbrücken Anbindung des Hauptbahnhofes mit Übergang zu den Stadtverkehrslinien sowie Direktanbindung von innenstadtnahen Gebieten mit hoher Arbeitsplatz-Dichte (z. B. Regierungsviertel).

**D →** Prüfung einer Ausweitung des Fahrtangebotes auf den Linien X1 und X5

**D →** Optimierung der Anschlusssituation der X5 zur Bahnstrecke Lebach – Illingen – Neunkirchen im Vorgriff auf eine mögliche Reaktivierung der durchgehenden Bahnverbindung gemäß VEP.

#### **4.2.2 Neuerschließung Korridor Illingen – St. Ingbert**

In [Kapitel 3.2.5](#) wurde das Modellprojekt von DB Regio und dem Saarland beschrieben. Für das Reallabor in St. Ingbert hat die ioki-Analyse auf der Grundlage von Mobilfunkdaten und den Mängeln im bestehenden ÖV-Netz einen potenziellen Landesbuskorridor nach Illingen ermittelt. Dem ZPS als Projektpartner fiel die Prüfung der Einrichtung dieser Verbindung zu. Es wurden verschiedene Varianten zur Linienführung und Finanzierung intern und mit dem MUKMAV sowie betroffenen Aufgabenträgern geprüft. Zudem wurden die zwei favorisierten Varianten durch eine vertiefende Fahrgastpotenzialanalyse von ioki untersucht und bewertet. Die Wahl fiel auf die Linienführung St. Ingbert – Schnappach – Altenwald – Friedrichsthal – Bildstock – Merchweiler – Gennweiler – Illingen mit Verknüpfung zum SPNV und Busverkehr im Sinne eines ITF-Knotens in Illingen sowie Verknüpfungen zum SPNV und lokalen Busverkehr in St. Ingbert und Friedrichsthal. Nach PlusBus-Standard soll die Linie montags bis samstags stündlich ab 5 Uhr morgens bis 23 Uhr abends verkehren, sonn- und feiertags im 2-Stunden-Takt.

Die Art der Vergabe und die Aufgabenträgerschaft wurden geklärt. Mittels einer Zubestellung zum Linienbündel Saarpfalz-Kreis West kann das VU Saar-Mobil GmbH & Co. KG mit dem Betrieb der Linie spätestens ab 2027 bis Ende 2030 (Laufzeitende Bündel Saarpfalz-Kreis Nord/West) beauftragt werden. Die Aufgabenträgerschaft übernimmt der ZPS alleine. Die Linie soll die Bezeichnung „R9“ erhalten, die nach Wegfall der ehemaligen Linie R9 2014 frei geworden ist.

**Prüfauftrag 7 → Neuerschließung Korridor Illingen – St. Ingbert**

Durch das Projekt „Modellregion integrierte Mobilität Saarland“ konnte das Angebot im Landesbusnetz durch eine weitere Linie (R9) ergänzt werden. Es findet eine Beauftragung im Rahmen des Linienbündels Saarpfalz-Kreis West statt, Inbetriebnahme spätestens 2027. Es ist während der Laufzeit von ca. 4 Jahren durch Evaluation dauerhaft zu prüfen, ob der Betrieb mit erneuter Vergabe ab Anfang 2031 sinnvoll ist.

## 4.3 Anpassung Landesbusnetz an SPNV

Mit der Einführung der „S-Bahn Saarland“ ab Dezember 2026 wird der SPNV durch ein leistungsfähigeres Angebotskonzept deutlich aufgewertet und die Erreichbarkeit innerhalb des Landes nachhaltig verbessert (siehe [Kapitel 2.2.2.2](#)).

Vor diesem Hintergrund wurden die nachfolgend aufgeführten Verknüpfungspunkte an den Bahnhöfen hinsichtlich ihrer Anschlusssituation zwischen SPNV und ÖSPV im Landesbusnetz überprüft, bewertet, abgewogen und Handlungsbedarf abgeleitet.

**Tabelle 42:** Anpassungsbedarf von Landesbuslinien an zukünftigen S-Bahn-Verknüpfungspunkten

| Verknüpfungspunkt        | Linie          | Handlungsbedarf                             |
|--------------------------|----------------|---------------------------------------------|
| Dillingen Bahnhof        | R5, X5         | vorhanden (X5)                              |
| Friedrichsthal Bahnhof   | R9             | -                                           |
| Homburg Hauptbahnhof     | R7, R8, R14    | In Einzelfällen vorhanden (R8)              |
| Lebach Bahnhof           | R3, R4, R5, X5 | vorhanden, Anpassung X5 an S18 (ehem. RB72) |
| Merzig Bahnhof           | R1, X1         | In Einzelfällen vorhanden (X1)              |
| Neunkirchen Hauptbahnhof | R6             | vorhanden (R6)                              |
| Saarlouis Hauptbahnhof   | R5             | -                                           |
| St. Wendel Bahnhof       | R2, R4, R12    | -                                           |
| St. Ingbert Bahnhof      | R6, R9         | -                                           |
| Türkismühle Bahnhof      | R11, R20       | -                                           |
| Völklingen Bahnhof       | R13            | In Einzelfällen vorhanden                   |
| Saarbrücken Hauptbahnhof | R10, X13, X66  | -                                           |

Quelle: ZPS

In einigen Fällen ist eine Anpassung der Fahrtzeiten im Minutenbereich erforderlich, um stabile Anschlüsse vom und zum SPNV zu schaffen. Auf den Linien R5/X5 und R6 sind stärkere Anpassungen der Fahrtzeiten notwendig. Zudem ist aufgrund der hohen Auslastung der beiden Linien bzw. Korridore eine Aufstockung des Fahrtenangebots sinnvoll, da beide Linien seit Jahren hohe Fahrgastzahlen aufweisen und auf ihrem Linienweg wichtige SPNV-Verknüpfungspunkte in dicht besiedeltem Gebiet bedienen.

Aufgrund der jährlich stattfindenden Fahrplanwechsel im SPNV ist die Prüfung und Anpassung der Anschlusssituationen an den Verknüpfungspunkten als fortlaufender Prozess zu verstehen. Die hinzugekommenen Fahrten des S-Bahn-Konzepts sind in den Arbeitsprozess mitaufzunehmen.

### Prüauftrag 8 → Ausrichtung des Landesbusnetzes am SPNV

**A →** Es ist zur Einführung der S-Bahn Saarland sowie in Folge jährlich bzw. bei Änderungen im SPNV prüfen, an welchen Verknüpfungspunkten Anpassungen im Landesbusnetz zur Verbesserung der Anschlusssituation erforderlich sind.

Dies inkludiert Linienführungen, Taktung und Abfahrtszeiten bzw. Zeitlagen des Landesbusnetzes in Anpassung an die S-Bahn Saarland, das bestehende RE-Netz und die Saarbahn. Lokale Aufgabenträger sind einzubinden.

**B →** Eine **Ausweitung des Fahrtenangebotes der Linie R6** hinsichtlich optimierter S-Bahn-Anschlüsse in St. Ingbert und Neunkirchen sowie aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage gemäß Prüfauftrag 4 ist konkret zu prüfen und möglichst mit Einführung der S-Bahn im Dez. 2026 umzusetzen. Prioritär zu betrachten ist ein durchgehender 20-Minuten-Takt zur HVZ und NVZ. Eine mögliche Zubestellung hat vergaberechtskonform zu erfolgen, ggf. durch Transparenzbekanntmachung.

**C →** Eine **Ausweitung und Anpassung des Fahrtenangebotes der Linie X5** ist zu prüfen mit dem Ziel eine schnelle Verbindung zwischen den Knotenpunkten Dillingen und Lebach mit jeweiligem S-Bahn-Anschluss zu erreichen. Dabei ist auf eine Verbesserung des Reisezeitverhältnisses im Korridor zwischen Dillingen, Lebach, Illingen und Neunkirchen Wert zu legen.

## 4.4 Infrastruktur

### 4.4.1 Haltestellenmast

Haltestellen bilden die wesentlichen Zugangspunkte zum ÖPNV und übernehmen neben ihrer verkehrlichen Funktion eine zentrale Rolle für Information und Orientierung der Fahrgäste sowie die öffentliche Wahrnehmung des saarländischen ÖPNV.

[Kapitel 2.3.6.3](#) schildert die aktuelle Situation der Haltestellenmasten im Saarland. In [Kapitel 3.4.7](#) wird eine Empfehlung für einen saarlandweit einheitlichen Haltestellenmasttyp ausgesprochen. Bei Erneuerung von Haltestelleninfrastruktur wird empfohlen, diesen Mast-Typ im Sinne einer fortschreitenden Vereinheitlichung anzuwenden und bei eventuellen staatlichen Fördermaßnahmen diese Anwendung zum Kriterium zu machen.

Weiterhin ist in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und der SNS auf vereinheitlichte Haltestellenfahrpläne hinzuwirken. Dabei können je nach Ausprägung des Verkehrs unterschiedliche Varianten (z. B. Stadtbus-Aushänge mit einer Linie oder Überland-Aushänge mit mehreren Linien) zur Anwendung kommen.

Zwecks einfacher Orientierung und einheitlicher Auffindbarkeit sind Haltestellen mit dauerhaft geeigneten und verständlichen Namen zu versehen. Zu vermeiden und damit ggf. umzubenennen sind Haltestellen mit unklarem Ortsbezug oder Benennung nach temporären Einrichtungen (Gaststätten, Geschäfte u. a., Bsp. „Mitlosheim Hassler“).

Empfehlungen hierbei kann die VDV-Schrift 7049 liefern. Eine Umsetzung im Landesbusnetz ist in Absprache mit den lokalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen anzustreben. Jeder Haltestellenmast hat zudem eine deutschlandweite Haltestellen-ID (DHID) aufzuweisen, die von den Verkehrsunternehmen einheitlich anzuwenden ist.

#### **Prüfauftrag 9 → Haltestellenmast**

**A →** Der ZPS empfiehlt die Einführung eines einheitlichen Haltestellendesigns im Saarland. Ziel ist die Entwicklung eines verbundweit mit der SNS abgestimmten Gestaltungsstandards zur Verbesserung der Fahrgastorientierung sowie der Wiedererkennbarkeit und Außendarstellung des saarländischen ÖPNV.

Wesentliche Elemente hierbei sind der Mast bzw. das Schild und der Aushangfahrplan.

**B →** Die Benennung von Haltestellen im Landesbusnetz muss eindeutig und einheitlich sein. Hierzu sind bestehende Namen einer Überprüfung zu unterziehen.

### 4.4.2 Barrierefreier Haltestellenausbau

Bezugnehmend auf die gesetzlichen Vorgaben ist der barrierefreie Haltestellenausbau voranzubringen. Dabei sind die Rahmenvorgaben im Anforderungsprofil ([Kapitel 3.4.8](#)) zu beachten. Bei Neubauten ist auf die korrekte barrierefreie Ausgestaltung zu achten. Mit der Richtlinie NMOB – Barrierefreiheit (Stand 2024) gibt das Saarland seinen Kommunen einen Leitfaden zur einheitlichen Umsetzung des Ausbaus an die Hand. Werden diese Vorgaben (nach Abstimmung mit dem Landkreis als Aufgabenträger und den betroffenen Verkehrsunternehmen) eingehalten, kann eine Förderung seitens des Saarlandes erfolgen.

#### **Prüfauftrag 10 → Barrierefreier Haltestellenausbau**

→ Der Ausbau von barrierefreien Haltestellen ist durch die jeweils zuständigen Baulastträger im Rahmen aller zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen und organisatorischen Möglichkeiten unter Ausnutzung vorhandener Förderprogramme voranzutreiben und zu dokumentieren.

→ Nicht alle Haltestellen im Saarland eignen sich für den vollständigen barrierefreien Umbau (Zuwegung, Grundstücksrechte, Fahrgastfrequenz etc.). In solchen Fällen ist zu prüfen, ob ein teilweiser barrierefreier Ausbau oder eine Verlegung zweckmäßig sein kann.

→ Zur Priorisierung des Umbaus von Bushaltestellen sind diese in die drei Kategorien gemäß [Kapitel 3.4.8](#) zu gliedern. Es hat eine Abstimmung zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und den zuständigen Baulastträgern und Verkehrsunternehmen stattzufinden. Der ZPS ist bei Planung und Durchführung der Maßnahmen anzuhören und nach Umsetzung zu informieren. Er übernimmt dabei die Einarbeitung der Daten in ein barrierefreies, virtuelles Routing.

#### **4.4.3 Außerorts-Haltestellen**

Außerorts gelegene Haltestellen können trotz ihrer teils siedlungsfernen Lage im ÖPNV eine Netz- und Erschließungsfunktion übernehmen. Insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sind diese Haltestellen bedarfsgerecht auszubauen und an die aktuellen technischen Standards anzupassen (siehe [Kapitel 3.4.8](#)). Ihre in vielen Fällen schwierige Lage bzgl. Erreichbarkeit und Verkehrssicherheit ist von den Straßenverkehrsbehörden zu bewerten und Maßnahmen mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abzustimmen. Eventuelle Stilllegungen von kritischen Haltestellenpositionen sind nicht ohne vorherige Prüfung von Alternativen durchzuführen.

Die Verantwortlichkeit als Straßenbaulastträger zum entsprechenden Ausbau liegt wie in Kap. 3.4.8.1 beschrieben entweder beim LfS oder der Kommune. Daher kann der ZPS im Rahmen des NVP keine verbindlichen Vorgaben für die zeitliche Priorisierung beim Ausbau der Haltestelleninfrastruktur festlegen. Gleichwohl wird dringend empfohlen, die in [Kapitel 3.4.8.1](#) aufgeführten Haltestellen prioritär zu behandeln:

- Kleinblittersdorf Wintringer Hof,
- Ensheim Industriestraße,
- Sotzweiler Autobahnmeisterei,
- Fechingen Hasenberg.

#### **Prüfauftrag 11 → Aufwertung von Außerorts-Haltestellen**

→ Der Nahverkehrsplan empfiehlt den zuständigen Straßenbaulastträgern, Außerorts-Haltestellen unter Berücksichtigung der Anforderungen an Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit und Fahrgastkomfort weiterzuentwickeln. Bei der Priorisierung von Ausbaumaßnahmen sollen insbesondere die Bedeutung der Haltestelle als Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz, das quantitative und qualitative Fahrgastaufkommen (Fahrgastzahl und Nutzergruppen) sowie die Funktion innerhalb des regionalen Verkehrsangebotes (Umsteigepunkte und Knoten) berücksichtigt werden.

→ Eine prioritäre Umsetzung von Maßnahmen an den vier im Landesbusnetz genannten Stationen ist vorzusehen.

#### 4.4.4 Mobilitätsstationen

Die Förderung und Berücksichtigung intermodaler Wegeketten im Alltags- und Freizeitverkehr spielen in der Verkehrsplanung eine immer wichtigere Rolle. In Anlehnung an die in Kap. 12.2 des VEP ÖPNV Saarland beschriebene Strategie für die intermodale Verknüpfung sollen die landesbedeutsamen ÖPNV-Verknüpfungspunkte (Bahnhöfe sowie wichtige Haltestellen im Landesbusnetz) im Saarland priorisiert zu Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Für die Ausgestaltung dieser Mobilitätsstationen hat das MUKMAV einen Leitfaden entwickelt. Dabei sind die mindestens geforderten Ausstattungsmerkmale gemäß NMOB-Richtlinie „Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen“ zu beachten (z. B. Fahrradabstellanlagen, Informations-Stele, Umgebungsplan, DFI). Weitere optionale Ausstattungsstufen sind anhand der örtlichen Gegebenheiten (Fahrgastzahlen, Erreichbarkeit, Lage im Ort etc.) zu prüfen und die Mobilitätsstation zu dimensionieren (siehe [Kapitel 3.3.2](#)).

Der ZPS kann beratend und prüfend den Prozess der Einrichtung von Mobilitätsstationen begleiten und Empfehlungen bezüglich der Einrichtung an landesbedeutsamen Knoten gemäß [Tabelle 28](#), [Kapitel 3.3.2](#) aussprechen.

#### Prüfauftrag 12 → Mobilitätsstationen

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird den lokalen Aufgabenträgern empfohlen, wichtige Haltestellen in ihrem Verwaltungsgebiet zu zentralen Mobilitätsstationen auszubauen. Eine entsprechende Ermittlung passender Haltestellen kann mit dem ZPS sowie mit dem Fördermittelgeber MUKMAV durchgeführt werden. Die vorhandenen Fördermöglichkeiten in diesem Zusammenhang sind zu nutzen. Der Ausbau von Mobilitätsstationen an bedeutenden Verknüpfungspunkten im Landesbusnetz ist prioritär zu behandeln.

## 4.5 Internationale Busverkehre

### 4.5.1 Luxemburg

Die grenzüberschreitenden Busverkehre zwischen dem Saarland und dem Großherzogtum Luxemburg (Linien L40, 401-407, 592) besitzen aufgrund der engen wirtschaftlichen Verflechtungen beider Regionen mit hohem Pendleraufkommen eine große verkehrliche Bedeutung insbesondere für Berufspendler.

Im Rahmen gemeinsamer Untersuchungen des MUKMAV, des Großherzogtums Luxemburg, des ZPS und des Landkreises Merzig-Wadern wurden die bestehenden grenzüberschreitenden Busverkehre der RGTR analysiert. Die gemeinsame Bewertung hat ergeben, dass die derzeit als Schnellbus zwischen Luxembourg-Kirchberg und Merzig verkehrende Linie 407 das größte Potenzial für eine Weiterentwicklung zu einer grenzüberschreitenden Landesbuslinie aufweist. Eine zusätzliche Zwischenbedienung von Schengen und Perl und damit einhergehende innersaarländische Bedienung zwischen Perl und Merzig bietet sich auf dieser Linie an. Weiterhin sind Modifikationen in der Bedienung auf Luxemburger Seite unter Anbindung der Innenstadt (Anschluss an die Tram und Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs gemäß bisheriger Linienführung Linie 402) angedacht.

Die auf der Basis der Anerkennung des Deutschlandtickets („Ticket de Luxe“) begonnenen Maßnahmen, Gespräche und Planungen sollen daher fortgeführt und die Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung zu einer grenzüberschreitenden Landesbuslinie geprüft werden. Dabei sind insbesondere ein zukunftsfähiges Betriebskonzept, die Finanzierung, die Zuständigkeiten, Lösung technischer und vertrieblicher Probleme sowie die Einbindung in das saarländische und luxemburgische ÖPNV-Angebot gemeinsam zu entwickeln.

#### **Prüfauftrag 13 → Grenzüberschreitende Landesbuslinie nach Luxemburg**

Es ist unter Federführung des luxemburgischen Aufgabenträgers zu prüfen, unter welchen planerischen, organisatorischen, technischen und finanziellen Voraussetzungen die bestehende Linie 407 zu einer grenzüberschreitenden Landesbuslinie inklusive innersaarländischer Bedienung weiterentwickelt werden kann. Die hierzu begonnenen Gespräche mit den beteiligten Akteuren sind fortzuführen mit dem Ziel der Erarbeitung eines gemeinsamen Umsetzungskonzepts.

### 4.5.2 Frankreich

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Frankreich und dem Saarland sind klassischerweise im Berufs-, Ausbildungs- und Besorgungsverkehr ausgeprägt. Der Anteil des ÖPNV liegt in einem geschätzt niedrigen einstelligen Bereich und ist dringend ausbaubedürftig. Die wenigen bestehenden Verkehrslinien fokussieren sich auf ein historisch gewachsenes und seit vielen Jahren statisches Angebot. Ansätze zur Neu- und Weiterentwicklung von Angeboten sind bisher an organisatorischen und finanziellen Hürden gescheitert oder nach einer Pilotphase wieder eingestellt worden.

Viele Verkehrsbeziehungen, die per Definition in ein Landes(bus)netz passen würden, sind nur über Umwege oder gar nicht im ÖPNV dargestellt, z. B. Blieskastel – Sarreguemines, Völklingen – Forbach, Saarlouis – Bouzonville, Merzig – Thionville oder Saarlouis – St. Avold (vgl. [Kapitel 2.3.2.5](#)).

**Prüfauftrag 14 → Grenzüberschreitende Landesbuslinie nach Frankreich**

Im Austausch mit den lokalen Aufgabenträgern und der Région Grand-Est ist ein solides organisatorisches und finanzielles Fundament zu schaffen, um Busverbindungen über die deutsch-französische Grenze zu etablieren und zu stärken.

Dabei sollen Verbindungen zwischen Zentren vorrangig betrachtet werden, die bislang keine oder keine direkte Verbindung aufweisen. Priorität soll hierbei die Verbindung zwischen Saarlouis und St. Avold haben, für die bereits Vorplanungen stattgefunden haben.

Eine gleichberechtigte Anwendung der französischen Tarife und des saarVV-Tarifs auf diesen Linien ist grundsätzlich anzustreben.

## 4.6 Elektromobilität im Landesbusnetz

Die Machbarkeitsstudie zum Thema „Infrastrukturkonzept E-Busse im saarländischen ÖPNV“ bildet eine Grundlage für die weitere Planung der Elektrifizierung des saarländischen ÖPNV bzw. ÖSPV. Die Umsetzung erfordert eine enge Abstimmung zwischen dem Land, den lokalen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Städten und Gemeinden, Netzbetreibern sowie weiteren beteiligten Akteuren. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Planung der Betriebs-, Lade- und Netzinfrastruktur, die die wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung des Vorhabens darstellt. Entsprechend dem in Kapitel 3.1 und 3.2 der Studie erarbeiteten Ergebnis soll der ZPS die ihm zugewiesenen Aufgaben übernehmen. Dazu gehören die folgenden wesentlichen Punkte:

- Wissensaufbau und -transfer intern und extern
- Vorschlag zur Anpassung der Linienbündelstruktur im saarländischen ÖPNV
- Erarbeiten einer Strategie zur möglichen Beistellung von Infrastruktur
- Eruieren der möglichen Formen einer Vergabe von zu elektrifizierenden Verkehren sowie Entwicklung eines Muster-Vergabeverfahrens
- Beachtung des Gebotes einer wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung zum Zweck der Beibehaltung der in diesem NVP festgelegten Angebots- und Qualitätsstandards

Prioritäre Behandlung erfahren dabei die Linienbündel mit einem baldigen Laufzeitende (Landkreis Saarlouis, landesweite Nachtbusse und X66).

### **Prüfauftrag 15 → Elektromobilität**

Es ist ein abgestimmtes Konzept zur technischen und zeitlichen Umsetzung der Elektrifizierung des Landesbusnetzes im Saarland zu erarbeiten. Dabei sind insbesondere die Infrastrukturplanung, Fahrzeugbeschaffung und Vergabearten zu konkretisieren sowie die Abstimmung mit den beteiligten Akteuren vorzunehmen. Der ZPS übernimmt hierbei eine koordinierende und impulsgebende Rolle, begleitet den Abstimmungs- und Umsetzungsprozess aktiv und unter dem Vorbehalt des sparsamen Mitteleinsatzes und Wahrung oder Verbesserung des Angebotsstandards.

## 4.7 Anbindung landesbedeutsamer POI

Abgesehen von zentralen Orten und wichtigen Verknüpfungspunkten zum SPNV gemäß [Kapitel 4.2](#) gibt es Ziele von landesweiter und regionaler Bedeutung, die wie in [Kapitel 3.3.3](#) erläutert auf ihre Anbindung durch den ÖPNV und speziell das Landesbusnetz hin überprüft werden sollen.

Hierzu zählen verkehrsrelevante Punkte, touristische „Points of Interest“ (POI), Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte. Handlungsbedarf wird insbesondere bei touristischen und universitären Standorten gesehen.

### 4.7.1 Anbindung touristischer POI

Eine gute Erschließung von touristischen POI durch den ÖPNV ist von hoher Bedeutung, da in oft umweltsensiblen Gebieten (Nationalpark, Biosphärenreservat etc.) der MIV-Anteil gesenkt werden kann und damit der ökologische Schaden (Emission, Lärm, Flächenverbrauch) reduziert wird. Hinzu kommt die höhere Nutzungsbereitschaft des ÖPNV bei auswärtigen Touristen und Einheimischen im Freizeitverkehr und die Wichtigkeit der Erschließung mit dem ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen im Sinne einer umfänglichen Teilhabe. Dies entspricht einem Leitziel der Tourismusstrategie 2035, der Stärkung von Nachhaltigkeit und sozialer Teilhabe.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV wurde die Erreichbarkeit von touristischen Sehenswürdigkeiten und Beherbergungsbetrieben im Saarland systematisch untersucht und in konkrete Empfehlungen überführt (VEP S. 287f). Die Analyse wurde durch den ZPS (entsprechend dem aktuellen Fahrplanangebot) in Zusammenarbeit mit der Tourismuszentrale Saarland aktualisiert und dient als Grundlage zur Bewertung der ÖPNV-Erschließung touristischer Ziele (siehe Anlage 3).

Grundsätzlich ist die Erschließung touristischer Ziele Aufgabe der lokalen ÖPNV-Aufgabenträger. Das Landesbusnetz übernimmt diese Funktion nur in begründeten Einzelfällen, z. B. wenn touristische Ziele mit landesweiter Bedeutung sich auf oder in der Nähe des Linienwegs befinden. Verbesserungen der ÖPNV-Anbindung lassen sich häufig bereits durch eine Ausweitung der Bedienungszeiten in den Abendstunden und an Wochenenden, saisonale Zusatzverkehre oder die Anpassung einzelner Fahrten an touristische Öffnungs- und Veranstaltungszeiten erreichen. Mit dem Ziel, die POI durch ein vertaktetes Angebot besser anzubinden, würde sich die Aufwertung entsprechender lokaler Verkehre dem PlusBus-Standard entsprechend anbieten (Bsp. Biosphärenbus 501).

#### **Prüfauftrag 16 → Anbindung touristischer POI**

Der ZPS prüft gemeinsam mit den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern eine verbesserte Erreichbarkeit wichtiger touristischer POI. Die durch den ZPS und die TZS erstellte Übersicht zur Erreichbarkeit dieser Ziele ist aktuell zu halten und bei Umsetzung von Maßnahmen sowie der Fortschreibung der lokalen Nahverkehrspläne zu nutzen. Weiterhin sind die Empfehlungen des VEP als Grundlage zu nehmen.

Für touristische Ziele mit festgestellten Erschließungsdefiziten ist zu prüfen, ob durch Anpassungen des Fahrtenangebots im Landesbusnetz, durch Kreisbuslinien oder durch ergänzende lokale Verkehrsangebote eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung erreicht werden kann.

#### 4.7.2 Anbindung von Hochschulstandorten ans Landesbusnetz

Hochschul- und Universitätsstandorte besitzen eine hohe Zentralität und erzeugen daher landesweite und regionale Verkehrsbeziehungen. Sie stellen als Bildungs-, Arbeits- und Forschungsstandorte hohe Anforderungen an eine leistungsfähige Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Das besondere Bedürfnis definiert sich auch über eine eingeschränkte PKW-Verfügbarkeit bei Studierenden.

Aus Erfahrungswerten der vergangenen Jahre (u. a. Ergebnisse einer Befragung des AStA der UdS) ergeben sich insbesondere bei der Erreichbarkeit des Universitätsstandortes Saarbrücken Defizite aus einzelnen Landesteilen. Besonders betroffen sind dabei der südliche Bliesgau (Stadt St. Ingbert und Blieskastel, Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal) sowie der Korridor entlang der Bundesautobahn A1 (Ortslagen der Gemeinden Quierschied, Heusweiler, Lebach, Eppelborn, Tholey und Nonnweiler). Für beide Bereiche kann entsprechend der Daten in [Kapitel 2.1.8](#) ein pauschales Potential von rund 1.000 Studierenden identifiziert werden.

Die dezentrale Lage der Universität des Saarlandes (UdS) ohne direkte Anbindung an den SPNV erschwert zusätzlich eine attraktive Erreichbarkeit in Form einer konkurrenzfähigen Reisezeit. Vorhandene Direktverbindungen zum Campus wie beispielsweise die des Landkreises Neunkirchen (Linie 320) oder des Saarpfalz-Kreises (Linie 170) können je nach Situation hierfür ein guter Lösungsansatz sein und sind nebst weiteren, noch nicht im ÖPNV dargestellten (Direkt-)Verbindungen zur Integration in das Landesbusnetz zu prüfen.

Es sind alle größeren Hochschulstandorte wie in [Kapitel 2.1.8](#) benannt in die Analyse miteinzubeziehen.

##### **Prüfauftrag 17 → Anbindung von Hochschulstandorten**

Der ZPS sowie die zuständigen ÖPNV-Aufgabenträger prüfen, wie die Erreichbarkeit der großen saarländischen Hochschulstandorte im ÖPNV verbessert werden kann. Dabei sind insbesondere die beiden genannten Regionen (A1-Korridor, südlicher Bliesgau) sowie Synergien mit bereits vorhandenen Verkehren zu beachten.

## 5 Umsetzungsstrategie

In [Kapitel 4](#) wurden Schwachstellen analysiert, die zur zukunftsfähigen Gestaltung des Landesbusnetzes und des gesamten saarländischen ÖPNV behoben werden sollen. Diese Prüfaufträge werden im Folgenden zusammengefasst, mit Zuständigkeiten versehen und priorisiert.

**Tabelle 43: Prüfaufträge für das Landesbusnetz**

| Nr. | Thema                                                                                          | Zuständigkeit                   | Priorität / Umsetzung |
|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| 1A  | PlusBus-Standard für Linie R8 / 280                                                            | ZPS<br>ZÖPNV Rh.-Pf. Süd        | Mittel                |
| 1B  | PlusBus-Standard für Linie R12                                                                 | ZPS                             | Mittel                |
| 1C  | PlusBus-Standard für Linien R11, R13                                                           | ZPS                             | Niedrig               |
| 2   | Verbesserung Anschluss R1 / R2 „Nordspange“                                                    | ZPS                             | Mittel                |
| 3   | Evaluation und Optimierung Nachtbusse                                                          | ZPS                             | Mittel                |
| 4   | Prüfung und Maßnahmen zur Kapazitätsausweitung                                                 | ZPS<br>Verkehrsunternehmen      | Dauerhaft             |
| 5   | Potentialanalysen für neue Landesbuskorridore                                                  | ZPS                             | Hoch                  |
| 6A  | Einrichtung ExpressBus X22 Wadern – Saarbrücken, Evaluierung während Probezeit                 | ZPS                             | Hoch (2027)           |
| 6B  | Prüfung weiterer Typ-2-ExpressBusse (NK/Kohlhof, Saargau)                                      | ZPS<br>Lokale AT                | Mittel                |
| 6C  | Aufwertung Linie X66                                                                           | ZPS                             | Hoch                  |
| 6D  | Ausweitung Fahrtenangebot Linien X1 und / oder X5                                              | ZPS<br>Zarth / KVS              | Hoch                  |
| 7   | Umsetzung Linie R9 Illingen – St. Ingbert, Evaluierung während Probezeit                       | ZPS<br>Saar-Mobil               | Hoch (2027)           |
| 8A  | Prüfung der Landesbuslinien bzgl. Anpassung an S-Bahn-Saarland-Netz                            | ZPS<br>MUKMAV                   | Dauerhaft             |
| 8B  | Ausweitung Fahrtangebot R6, Anpassung an S-Bahn in Neunkirchen Hbf.                            | ZPS<br>Saar-Mobil               | Hoch (2027)           |
| 8C  | Verdichtung und Anpassung X5 an S-Bahn in Lebach                                               | ZPS<br>KVS                      | Hoch                  |
| 9A  | Vereinheitlichung Haltestellenmasten im saarVV                                                 | Alle AT, VU<br>ZPS              | Hoch                  |
| 9B  | Prüfung und Umbenennung von Haltestellenamen                                                   | Alle AT, VU<br>ZPS              | Mittel                |
| 10  | Fortführung und Intensivierung des barrierefreien Haltestellenausbaus                          | Baulastträger<br>MUKMAV, ZPS    | Dauerhaft             |
| 11  | Prüfung und Aufwertung von Außerorts-Haltestellen, prioritäre Maßnahmen                        | Baulastträger<br>ZPS            | Hoch - Mittel         |
| 12  | Einrichtung von Mobilitätsstationen                                                            | Kommunen<br>MUKMAV, ZPS         | Dauerhaft             |
| 13  | Integration einer Luxemburg-Linie in Landesbusnetz                                             | RGTR<br>ZPS, MUKMAV             | Hoch                  |
| 14  | Aufbau neuer Verkehre in die Région Grand Est                                                  | Région Grand Est<br>MUKMAV, ZPS | Mittel                |
| 15  | Strategie, Konzept und erste Schritte zur Umsetzung von Elektromobilität im Landesbusnetz      | ZPS                             | Hoch                  |
| 16  | Verbesserung der Anbindung touristischer POI                                                   | Alle AT<br>TZS, ZPS             | Dauerhaft             |
| 17  | Verbesserung der Anbindung von Hochschulstandorten, Synergien mit bestehenden Angeboten nutzen | ZPS, alle AT                    | Mittel                |

Quelle: ZPS

Die Maßnahmen im Landesbusnetz werden aus Mitteln des Landeshaushaltes finanziert. Zur Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Erstellung dieses Nahverkehrsplans, hat das Saarland die für den ZPS vorgesehenen Mittel im Haushaltsplan 2026 / 2027 unter Titel 637 84 aufgestockt. Dort heißt es in der Erläuterung:

*„Veranschlagt sind insbesondere Zuschüsse zur Deckung des Defizits (Mindereinnahmen) beim Betrieb von Regionalbuslinien, der Nachtbuslinien des Landesnetzes sowie zur Finanzierung der Geschäftsstelle des ZPS. (...)*

*Des Weiteren sind zusätzliche Finanzmittel für das Projekt „Integrierte Alltagsmobilität – Modellregion Saarland“ gemäß der Vereinbarung zum Ausbau des Landes zu einer Modellregion für integrierte Alltagsmobilität, welche das Saarland und die DB Regio AG im September 2024 abgeschlossen haben, angesetzt. Es handelt sich um Mittel für die im Rahmen der Modellregion projektierten zusätzlichen Regionalbuslinien. Das Regionalbusnetz wird nach den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland weiter angepasst und ausgebaut.“*

Die allgemeinen Kostensteigerungen für das Landesbusnetz und die Geschäftsstelle des ZPS u. a. aufgrund von Tarifsteigerungen sind hier inkludiert.

Die Entwicklung der Mittel für den ZPS ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

**Tabelle 44: Gesamtmittel Geschäftsstelle ZPS**

| Jahr | Mittel       | Bemerkungen                                 |
|------|--------------|---------------------------------------------|
| 2024 | 11.476.930 € | Rechnungsergebnis ZPS                       |
| 2025 | 12.346.095 € | Rechnungsergebnis ZPS                       |
| 2026 | 13.768.000 € | Wirtschaftsplan ZPS                         |
| 2027 | 16.891.000 € | Mittelfristige Finanzplanung<br>HH Saarland |
| 2028 | 18.032.000 € | Mittelfristige Finanzplanung<br>HH Saarland |
| 2029 | 19.322.000 € | Mittelfristige Finanzplanung<br>HH Saarland |
| 2030 | k.A.         |                                             |

Quelle: Wirtschaftsplan des ZPS, Haushalt des Saarlandes

Zur Umsetzung der Prüfaufträge aus Tabelle 42 stehen ab dem Jahr 2027 zusätzlich rund 3 Mio. Euro an Landesmitteln zur Verfügung.

Die Prüfaufträge 6A, 7 und 8B stehen u. a. aufgrund der Einführung der S-Bahn zur umgehenden Umsetzung an. Organisatorische und vergaberelevante Maßnahmen wurden hierzu bereits eingeleitet.

Ab 2027 sollen unter Federführung des ZPS insbesondere die Prüfaufträge 6C und 6D i. V. m. 8C im Hinblick auf eine Umsetzung bearbeitet werden. Die Geschäftsstelle des ZPS wird sich zudem prioritär den Prüfaufträgen 5 und 15 widmen.

In Zusammenarbeit mit Dritten sind die Prüfaufträge 9A und 13 zudem prioritär anzugehen.